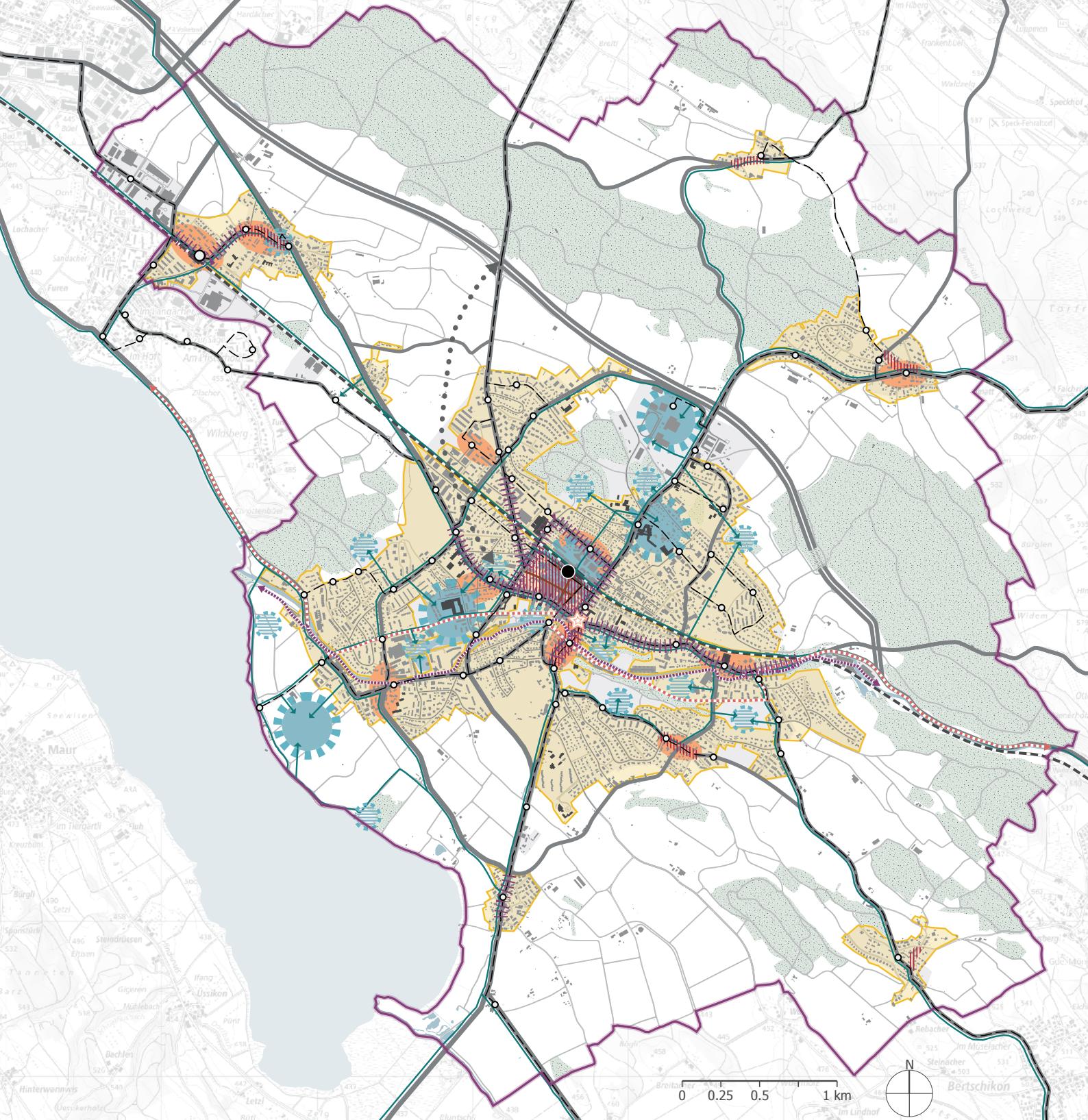




**07**  
**MOBILITÄT**



#### Themenkarte Mobilität

##### Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr

- Wichtige Langsamverkehrsachsen
- Anbindung Fuss- und Veloverkehr an Zielorte
- Regionalbedeutsame Zielorte (Stärkung Anbindung an alle Stadtteile sowie an die Region für den Fuss- und Veloverkehr)
- Stadtbedeutsame Zielorte (Stärkung Anbindung aller Stadtteile für den Fuss- und Veloverkehr)
- Tempo-30-Zonen (flächendeckend gesteigerte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren)
- |||| Begegnungszonen (Stärkung Fuss- und Veloverkehr)
- Zentralgebiete der Stadtteile (Begegnungsorte)
- ↔ Fussweg entlang Aabach
- ↔ Veloweg entlang Aabach

##### Uster stärkt den öffentlichen Verkehr

- Busliniennetz (verdichtetes Liniennetz auf städtischem Angebotsniveau)
- Bushof (neuer, barrierefreier Bushof mit genügend Haltekanten)
- Bushaltestellen

##### Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz

- Autobahn
- Hauptstrassennetz (Routen)
- ▼ Öffentliche Bauten
- • • Stadterschließung West (symbolische Darstellung)

##### Uster gestaltet seine Straßenräume urban

- |||| Aufwertung Hauptstrassennetz (urbane Straßenraumgestaltung, mit Berücksichtigung ÖV, Fuss- und Veloverkehr)
- Verkehrsberuhigtes Zentrum (Straßenachsen mit Fußgängerzonen, Abstimmung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr)
- ★ Zentrumsporte Sternenplatz

# ZUSAMMENFASSUNG

## MOBILITÄT

Usters Strassennetz stösst in den Hauptverkehrszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Durch das erwartete Wachstum droht eine Überlastung des Verkehrsnetzes und des ÖV-Angebots auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Durch eine Verlagerung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr soll dies verhindert werden: Uster steigt um! Gleichzeitig werden durch Infrastrukturbauten auf dem Hauptstrassennetz die heutige Verkehrskapazität erhalten und Aufwertungen im Stadtzentrum ermöglicht.

### Leitsatz: Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr

#### Die Velostadt verbessern

Das Velowegnetz wird aufgewertet und ausgebaut. Das Hauptroutennetz verbindet die wichtigsten Zielorte der Stadtteile mit dem Zentrum. Das Abstellplatzangebot an den Zielorten wird erhöht. Die Velowege werden nach einheitlichen Kriterien für Velofahrer aller Niveaustufen sicher gestaltet (vgl. Kapitel 7.2.1).

#### Das Fusswegnetz ausbauen

Das Fusswegnetz wird aufgewertet und erweitert. In den Erholungsgebieten und im Zentrum wird das Wegnetz verdichtet und die Quartiererholung gefördert. Der Spazierweg am Aabach wird vervollständigt (Kapitel 7.2.2).

#### Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität optimieren

Die Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrsstrassen und in den zentralen Gebieten der Stadtteile wird erhöht, unter anderem durch Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen (Kapitel 7.2.3).

### Leitsatz: Uster stärkt den öffentlichen Verkehr

#### Den Bushof am heutigen Standort ausbauen

Der Bushof wird am heutigen Standort ausgerichtet auf die Kapazitäten 2035 erweitert und an die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen angepasst. Der Raumbedarf für eine langfristige Erweiterung auf der Nordseite des Bahnhofs wird gesichert (vgl. Kapitel 7.3.1).

#### Die Fahrplanstabilität mit Durchmesserlinien und Anpassungen in der Verkehrsführung verbessern

Durch die Verbindung von Linien zu Durchmesserlinien und die punktuelle Bevorzugung des Busses wird der Fahrplan stabilisiert (siehe Kapitel 7.3.2).

#### Das Liniennetz anpassen und erweitern

Mittels Taktverdichtung wird das Angebot der bestehenden Linien erweitert. Mit einer nachfrageorientierten Planung wird das bestehende Netz schrittweise ausgebaut. Der Fokus liegt dabei auf Niederuster, Nänikon und Werrikon (vgl. Kapitel 7.3.3).

### Leitsatz: Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz

#### Erreichbarkeit sicherstellen

Das Hauptstrassennetz ist auf die Stadtentwicklung abgestimmt und stellt die Erreichbarkeit der Stadt Uster sicher. Die Trennwirkung der Bahn wird koordiniert mit dem S-Bahn-Ausbau und abgestimmt auf die regionalen Verkehrsströme, mit den notwendigen Infrastrukturbauten gemindert. Die Verbindungen zwischen Uster und Nänikon sowie die Anschlüsse nach Westen und Osten stehen im Fokus (Kapitel 7.4.1).

#### Angebotsorientierte Planung

Anpassungen des Hauptstrassennetzes orientieren sich an der heutigen Verkehrskapazität und wahren diese für die künftige Entwicklung (siehe Kapitel 7.4.2).

### Leitsatz: Uster gestaltet seine Strassenräume urban

#### Das Hauptstrassennetz aufwerten

Die Hauptverkehrsroute erfahren eine urbane Strassenraumgestaltung, die Dimensionierung orientiert sich am städtebaulichen Kontext. Im erweiterten Zentrumsgebiet wird der Strassenraum in den Stadtraum integriert und stellenweise mit einer Temporeduktion die Durchlässigkeit erhöht. Der Nüsslikreisel wird zum Sternenplatz (vgl. Kapitel 7.5.1).

#### Weitere Aufwertung des Hauptstrassennetzes mit neuen Verkehrsinfrastrukturen

Mit der Realisierung der Moosackerstrasse ergeben sich im Zuge der Zentrumsentlastung weitere Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet (siehe Kapitel 7.5.2).

# 07

# MOBILITÄT

## 7.1. AUSGANGSLAGE

Mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird eine Verkehrszunahme erfolgen. Der kommunale Richtplan, mit welchem im Kanton Zürich die Gemeinden die beabsichtigte Verkehrsentwicklung aufzeigen müssen, wurde in Uster 1986 festgesetzt. Die sich in den letzten Jahren häufenden Vorstöße im Gemeinderat zeigen, dass verschiedene Regelungen der damaligen Planung nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen: Mit einer Motion fordert der Gemeinderat vom Stadtrat die Überarbeitung der Parkplatzverordnung von 1992, das Volk wird noch 2019 über die politisch umstrittene neue Abstellplatzverordnung abstimmen. Für die Veloinitiative, 2018 von der SP eingereicht, erarbeitet der Stadtrat derzeit eine Umsetzungsvorlage. Die Einführung neuer Buslinien respektive die Angebotserweiterung auf den bestehenden Linien sind weitere Dauerthemen. Daneben wird Uster von kantonalen Strassenprojekten und dem Ausbau des S-Bahn-Angebots tangiert, was Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und dessen Bewältigung auf dem Gemeindegebiet von Uster hat.

Für eine gesamthaftes Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung im städtebaulichen Kontext entschied der Stadtrat, im Rahmen des STEK auch ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten. Das STEK basiert somit auf der integrierten Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

### 7.1.1. Überkommunale Ziele

Auf regionaler und kantonaler Ebene sind für Uster relevante Ziele für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung formuliert. So zielt das **Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich** (2018) auf ein kantonales Verkehrssystem, welches Gesellschaft und Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglicht, die angestrebte Raumentwicklung unterstützt und gleichzeitig auch die Umweltbelastung minimiert. Zwei wesentliche Ziele sind auch für die Verkehrsentwicklung in Uster relevant. Erstens soll sich das Verkehrsangebot so entwickeln, dass die Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr optimiert wird und jene nicht-urbaner Räume erhalten bleibt. Zweitens soll auf der Nachfrageseite mit Steuerungsmassnahmen eine Reduktion der Tagesdistanzen sowie eine Erhöhung des ÖV-, Fussverkehrs- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen bewirkt werden (GVK ZH 2018: 32, 34).

Der **kantonale Richtplan** (2015) richtet in seiner Gesamtstrategie Verkehr die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr aus. Dieser soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den

Fuss- oder Veloverkehr entfällt, übernehmen. Weiter sind der Fuss- und Veloverkehr vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt (Richtplantext Kanton Zürich 2015: 4.1-1). Neben den kantonalen Strassenprojekten Uster West und Moosackerstrasse enthält der kantonale Richtplan einen Doppelpurausbau der Bahnlinie zwischen Uster und Aathal. Der Lückenschluss der Oberlandautobahn (A53) zwischen Autobahnkreisel Betzholt (Hinwil) und Uster ist ebenfalls festgesetzt.

Der **regionale Richtplan** (genehmigt, in Festsetzung) konkretisiert die kantonalen Ziele: Kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatz sind zu ermöglichen. Der ÖV-Anteil ist von heute 17% auf 25% im Jahr 2030 anzuheben, während der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22% (2030) steigen soll. Zudem sollen verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sichergestellt und ein multimodales Verkehrssystem gefördert werden (Richtplantext Regionaler Richtplan 2018: 83).

Zwischen 2014 und 2016 erarbeiteten die Stadt Uster und die kantonalen Ämter für Verkehr und Raumentwicklung Stossrichtungen zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung unter dem Titel «**Uster übermorgen**». Im Dezember 2016 unterzeichneten der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Ustermer Stadtrat eine Absichtserklärung zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Daraus geht hervor, dass Uster einerseits seine Zentrumsfunktion in der Region stärken muss. Anderseits soll der Modalsplit zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs verändert und die Kapazitäten für den MIV nicht erhöht werden. Ebenfalls wurde festgehalten, dass die Stadt Uster bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes die kantonalen Strassen in ihre Planung einbeziehen kann und soll.

### 7.1.2. Strassennetz und Verkehrsaufkommen motorisierter Individualverkehr

Das Ustermer Strassennetz ist sternförmig um das Zentrum angeordnet, was eine gute flächige Abdeckung des Stadtgebiets mit Buslinien vom und zum Bahnhof ermöglicht (vgl. Abbildung 38). Trotzdem weist Uster gemäss Mikrozensus Verkehr 2010 einen MIV-Anteil von 57% als Hauptverkehrsmittel pro Weg für Ziel-, Quell- und Binnenverkehr aus (BFS 2012). Der Grossteil des Ustermer Verkehrsaufkommens ist somit hausgemacht.

Weiter leitet das sternförmige Strassennetz den Durchgangsverkehr vor allem in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtzen-

trum (Abbildung 39). Auf der Relation Ost-West hingegen weist Uster aufgrund der Autobahnumfahrung A53 und der durch die Bahnschranken erschwerte Ortsdurchfahrt fast keinen Durchgangsverkehr aus (AfV 2011: Gesamtverkehrsmodell).

Die Verkehrsknoten, die leistungsbestimmenden Faktoren im Verkehrsnetz, bezeugen die Auslastung des bestehenden Straßennetzes: Die Kapazitäten der Knoten Nüsslikreisel, Nashornkreisel und Seefeld-/Riedikerstrasse sind in der Spitzstunde gerade noch ausreichend bis überlastet. Die Knoten A53/Aathalstrasse, Zürich-/Zentralstrasse (Nüsslikreisel), Berchtold-/Bankstrasse und Winterthurer-/Haberweidstrasse weisen

zudem Sicherheitsdefizite auf und gelten als Unfallschwerpunkte (AfV 2011: Gesamtverkehrsmodell).

Usters Straßenräume sind mehrheitlich verkehrsorientiert gestaltet, auch in den Zentrumsgebieten. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität für Velofahrerinnen, Fußgänger und Schulkinder in wichtigen Begegnungsräumen geschränkt. Tempo-30-Zonen, welche einen erwiesenen Mehrwert für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer haben und sich für Begegnungsräume bewähren, werden in Uster jedoch nur auf Initiative der Quartierbevölkerung eingeführt. 2008 hatte das Stimmvolk die flächendeckende Einführung in Wohnquartieren abgelehnt.

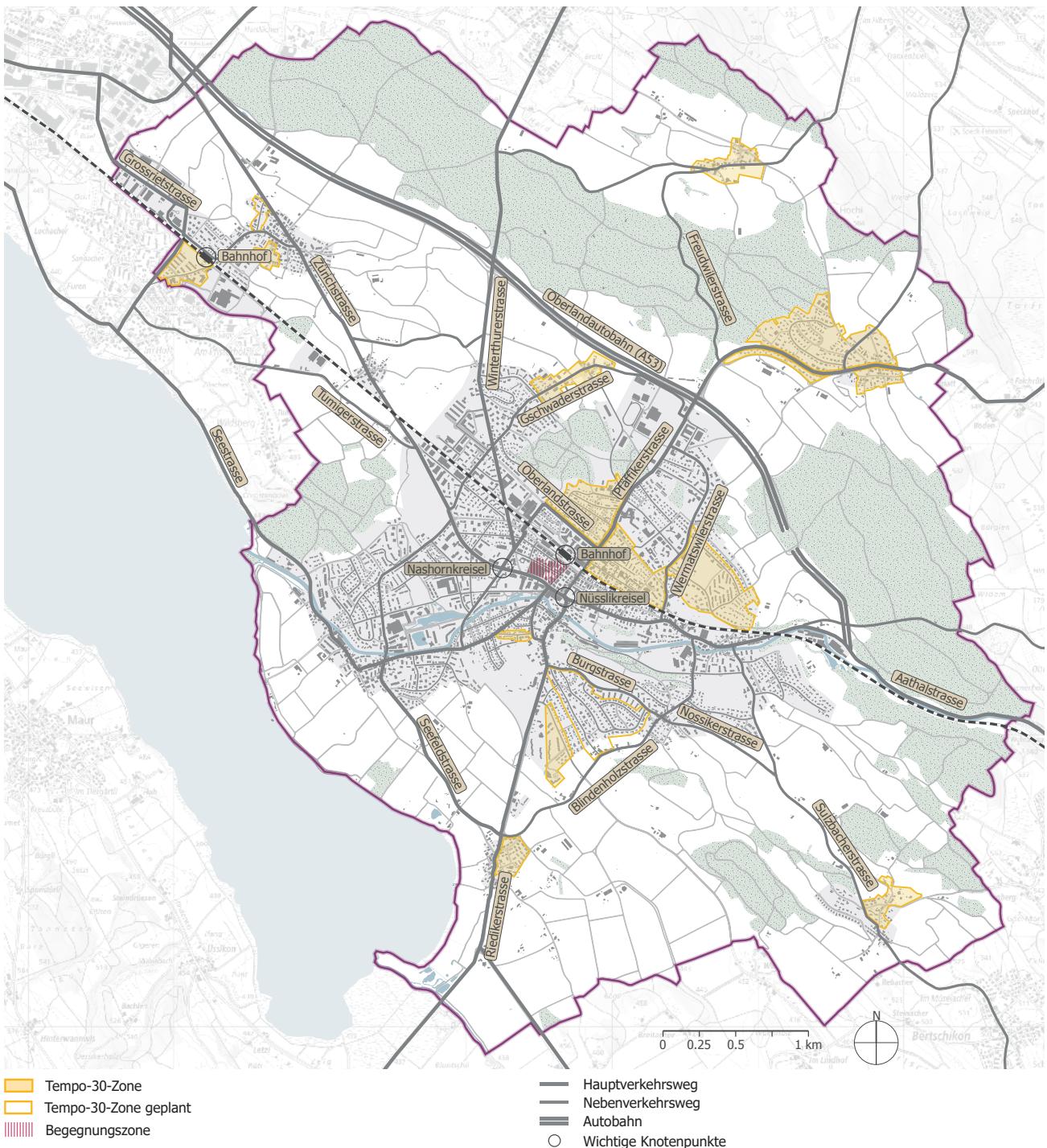
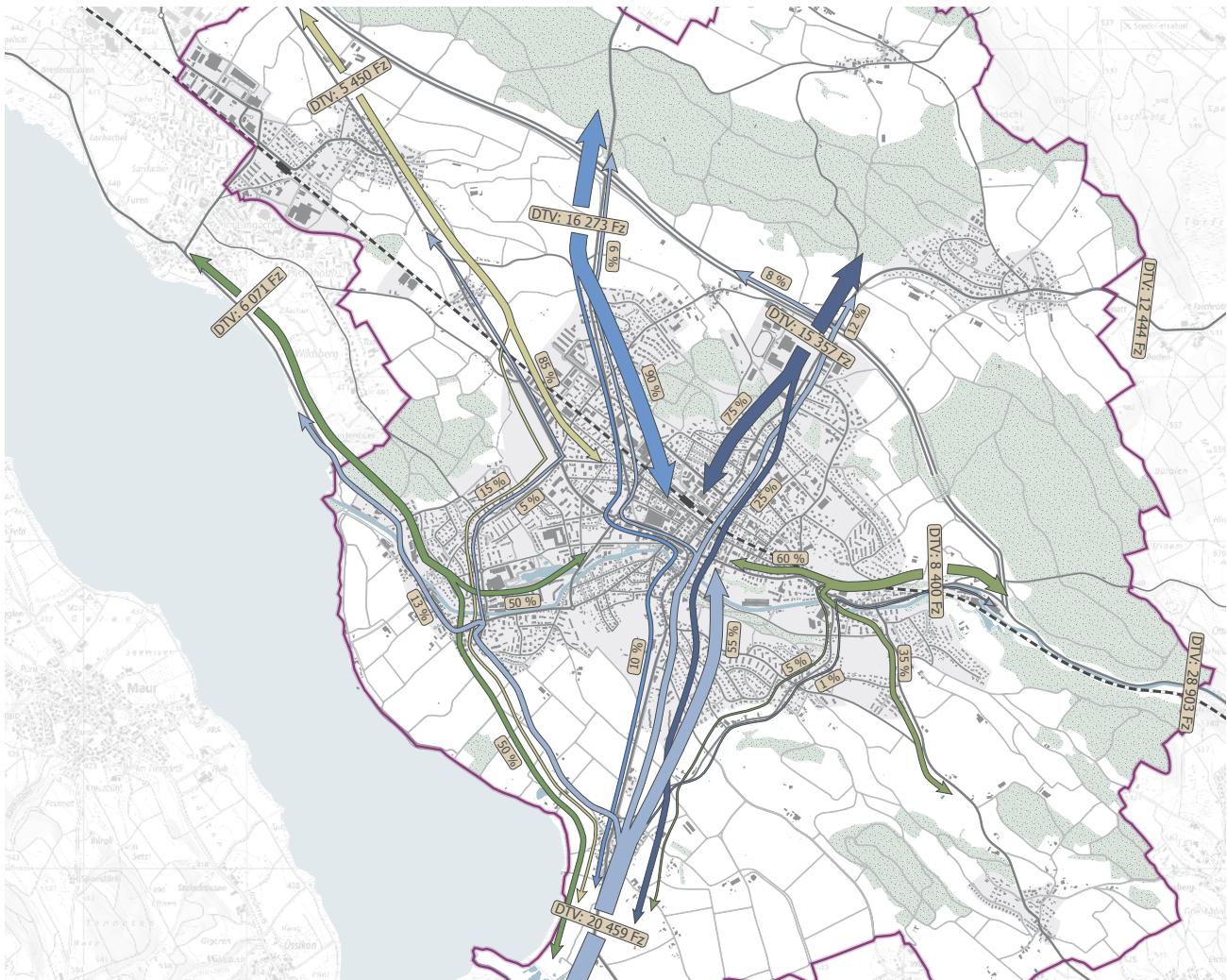


Abbildung 38: Strassennetz 2019. Die Hauptverkehrs Routen sowie die wichtigsten Knotenpunkte sind der Orientierung halber beschriftet.



**Abbildung 39: Verkehrsströme.** Quellen: EBP 2018, ergänzt um DTV-Zahlen Verkehrsmessstellen (Daten 2018), Kanton Zürich (TBA 2018).

### 7.1.3. Angebot öffentlicher Verkehr

Die Bahnhöfe Nänikon-Greifensee und Uster verfügen über ein attraktives Angebot im Regionalverkehr mit Anschluss an den Fernverkehr in Zürich. Im Viertelstundentakt verkehren die S5 und die S15 von Pfäffikon/Rapperswil via Rüti–Wetzikon–Uster–Stadelhofen–Zürich als Schnellverbindungen in beide Richtungen. Ergänzt werden die Linien mit S9 und S14, im Viertelstundentakt versetzt, mit Halt in Nänikon-Greifensee, Schwerzenbach und Dübendorf nach Zürich (2x stündlich via Stettbach – Stadelhofen, 2x stündlich via Wallisellen–Oerlikon). In Gegenrichtung fährt die S14 weiter über Aathal–Wetzikon nach Hinwil. Verantwortlich für die Angebotsentwicklung sind der ZVV und die SBB zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV).

Das Busnetz wird von den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen geplant und mehrheitlich auch betrieben. Das sternförmige Grundgerüst auf den Hauptachsen beinhaltet sechs Regionallinien, welche teilweise nur alle 30 oder 60 Minuten fahren. Fünf Stadtbuslinien im Viertelstundentakt, und ab Dezember 2019 eine sechste Linie (818) im Halbstundentakt, ergänzen das Netz und bieten Verbindungen abseits der MIV-Hauptachsen in die Quartiere an (Abbildung 40). Der Fahrplan berück-

sichtigt das sternförmige Strassennetz. Sämtliche Linien fahren den Bushof Uster gleichzeitig an, was das Umsteigen auf andere Buslinien und die Nutzung des Busses für innerstädtische Wege ermöglicht. Einige Linien verkehren als Durchmesserlinien. Die Fahrgastzahlen der Buslinien sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. An einem Werktag benutzen rund 18000 Fahrgäste die zentralen Haltestellen im Bahnhofsumfeld, wovon ein beträchtlicher Teil mit dem Bus innerhalb von Uster unterwegs ist oder aus den Ustermer Quartieren auf die S-Bahn umsteigt.

Mit der Kombination aus Bus und S-Bahn ist Uster durch den öffentlichen Verkehr weitestgehend erschlossen. Ab praktisch allen Siedlungsgebieten ist in 400 Metern Fusswegdistanz eine Bushaltestelle oder aber in 750 Metern Fusswegdistanz ein Bahnhof erreichbar. Ausnahmen bilden kleine Erschliessungslücken in peripheren Lagen; in der Summe bietet jedoch lediglich die Kombination aus Nänikon und Werrikon ein ausreichendes Fahrgastpotenzial für die Einführung einer neuen Linie.

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs droht insbesondere durch fehlende Fahrplanstabilitäten im Busverkehr abzunehmen. Aktuell kann keine Buslinie in Uster eine hohe Anschlussqualität garantieren. Durch das stark steigende MIV-Aufkommen und die steigenden Fahrgastfrequenzen an Zwischen- und

Endhaltestellen hat sich die Fahrplanstabilität in den letzten Jahren verschlechtert. Durch den oft stockenden Verkehr auf der Oberland-/Dammstrasse sowie auf der Zürichstrasse sind fast alle Buslinien in irgendeiner Form von Behinderungen durch den MIV betroffen. Das heutige Kreiselsystem in Uster verhindert zudem eine Busbevorzugung an Knoten. Die Bus-Bus-Anschlüsse am Bahnhof Uster können vor allem in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr garantiert werden. Die Anschlüsse auf die S-Bahn hingegen sind, dank der relativ langen Umsteigezeiten von fünf Minuten, stabil.

Des Weiteren haben die steigenden Fahrgastzahlen Kapazitätsengpässe auf den Linien 811, 813, 816, 817, 842 und 845 zur Folge.

Aufgrund der schlechten Fahrplanstabilität können die Potenziale beim innerstädtischen Verkehr nicht voll ausgenutzt werden. Die Stabilisierung der Fahrpläne ist aber Grundvoraussetzung für die nachhaltige Veränderung des Modalsplits im Sinne der kantonalen und regionalen Ziele. Weiter ist durch das er-

wartete Wachstum von Uster und der Region bei hoher Fahrplanstabilität mit einer Nachfragezunahme von bis zu 10% zu rechnen. Der anstehende Ausbau des Busangebots ist ohne Kapazitätserweiterungen am Bushof Uster allerdings unmöglich.

Für die Erweiterung des Busangebots bestehen verschiedene konzeptionelle Ansätze. Es zeigte sich, dass Durchmesserlinien die Fahrplanstabilität am effizientesten erhöhen, Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren hingegen einen geringen Mehrwert aufweisen. Kapazitätsengpässen auf den Buslinien kann mit einer Taktverdichtung am besten begegnet werden, mit der Angebotserweiterung S-Bahn 2G könnte gar ein städtischer Takt von ungefähr sieben Minuten eingeführt werden. Zur Unterstützung der angestrebten städtebaulichen Entwicklung sollte die Zürichstrasse im Zentrumsbereich mit Haltestellen ausgestattet und Nänikon–Werrikon mit einer neuen Buslinie an Uster angebunden werden. Ein Ausbau dieser Linie an das Einkaufsgebiet von Volketswil ist aus Sicht der ÖV-Planung denkbar.

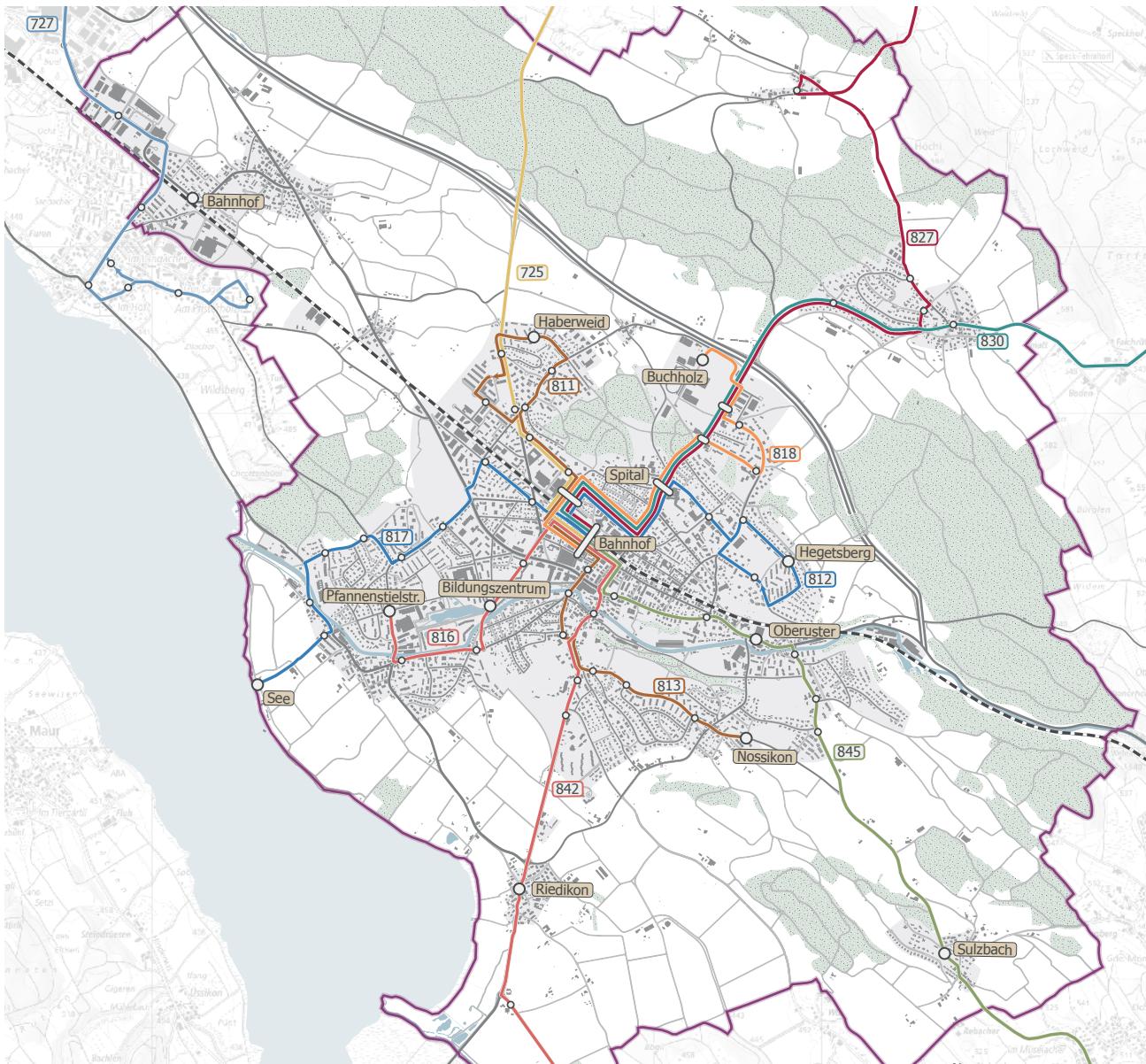


Abbildung 40: Busliniennetz 2019, ergänzt um die neue Linie 818 (ab Dezember 2019).

#### 7.1.4. Fuss- und Veloverkehr

Uster soll sich zur Velostadt entwickeln. Dies geht zumindest aus verschiedenen Vorstössen von Gemeinderatsmitgliedern hervor. Die erfolgreich eingereichte Veloinitiativ der SP spiegelt auch das Bedürfnis der Bevölkerung, haben doch doppelt so viele Personen die Initiative unterzeichnet wie erforderlich.

Stadtstruktur und Topografie bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Die wichtigsten Zielorte liegen nahe beieinander, ideal für das Zurücklegen innerstädtischer Wege zu Fuss oder mit dem Velo. Die Auswertung des Mikrozensus Verkehr zeigt aber, dass im Quell-/Zielverkehr noch wenig auf dieses Verkehrsmittel gesetzt wird. Wie im öffentlichen Verkehr weisen auch das Fuss- und Velowegnetz Optimierungspotenziale auf. Zum einen haben sich die Anforderungen an Fuss- und Velowege seit der Festsetzung des kommunalen Richtplans von 1986 verändert. Sicherheitsaspekte und die Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität werden bei der Gestaltung heute höher gewichtet. Weiter ist die Dichte des heutigen Velowegnetzes im kantonalen Städtevergleich eher bescheiden.

Insbesondere das lückenhafte und ungenügend gestaltete Velowegnetz wurde in der Bevölkerungsbefragung 2017 und auch in den Echoräumen bemängelt. Die Ausgestaltung von Velowegen muss weiter auch neuen Veloformen wie E-Bikes oder Cargo-Velos/Veloanhängern entsprechen. Hinzu kommt die Überlastung der Veloabstellanlagen am Bahnhof Uster: In unmittelbarer Bahnhofsnahe befinden sich rund 1300 Velo-Abstellplätze. Das Angebot entspricht vor allem in den Sommermonaten der Nachfrage; Angebot und Nachfrage decken sich jedoch nicht in allen Abstellanlagen gleich gut (Abbildung 41). Durch das erwartete Wachstum wird der Bedarf an Veloabstellplätzen insbesondere am Bahnhof wesentlich zunehmen.

Betreffend Verkehrssicherheit lässt sich die Situation für den Langsamverkehr in Uster generell verbessern. So sind die Begegnungsorte in den Stadtteilen heute nur teilweise durch Tempo-30-Zonen signalisiert, was das Unfallrisiko erhöht. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind insbesondere auf den Hauptverkehrsstrassen im Zentrumsgebiet häufig. Ein Teil dieser Unfälle lässt sich auf die Tatsache zurückführen, dass die markierten Querungsstellen von den Fussgängern nicht genutzt werden. Die Übergänge oder der Wunsch nach einer direkten Querung entsprechen nicht überall den vorhandenen Fussgängerstreifen.

#### 7.1.5. Bahnübergänge

Die quer durch das Siedlungsgebiet verlaufende S-Bahn-Linie kreuzt mehrere Strassen à Niveau, das heißt ohne Unter- oder Überführungen (Abbildung 42). Das gute Bahnangebot wirkt sich entsprechend auf die Bahnübergänge aus. Die für die Verkehrsabwicklung relevanten Bahnübergänge sind pro Stunde mehr als die Hälfte der Zeit geschlossen. Folglich wird als Nord-Süd-Verbindung vor allem die Unterführung Dammstrasse genutzt, gefolgt von den Bahnübergängen Winterthurerstrasse und Brunnenstrasse.

Die langen Schliesszeiten der Bahnübergänge auf den Zufahrtsachsen machen Uster für Nord-Süd-Verbindungen unattraktiv und verringern so den Durchgangsverkehr. In den Hauptverkehrszeiten bilden sich dennoch lange Rückstaus, welche auch den öffentlichen Verkehr behindern. Der Rückstau vom Bahnübergang Brunnenstrasse, welcher als einziger Bahnübergang von Bussen genutzt wird, ist dabei besonders einschneidend. Bei der Abzweigung Aathalstrasse/Sulzbachstrasse ist die geschlossene Barriere Aathalstrasse hingegen ein Vorteil für den Busbetrieb. Sie ermöglicht mit ihrer Dosierwirkung den Bussen das Einbiegen auf die Hauptstrasse.

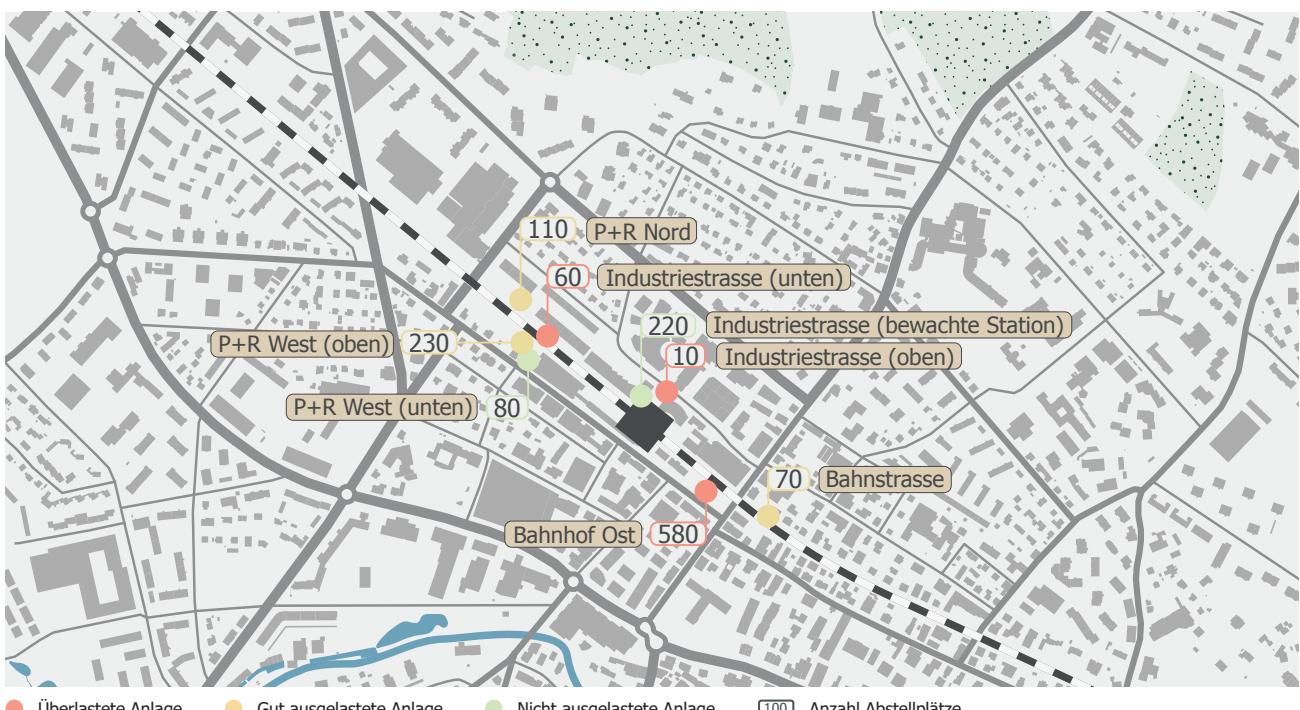
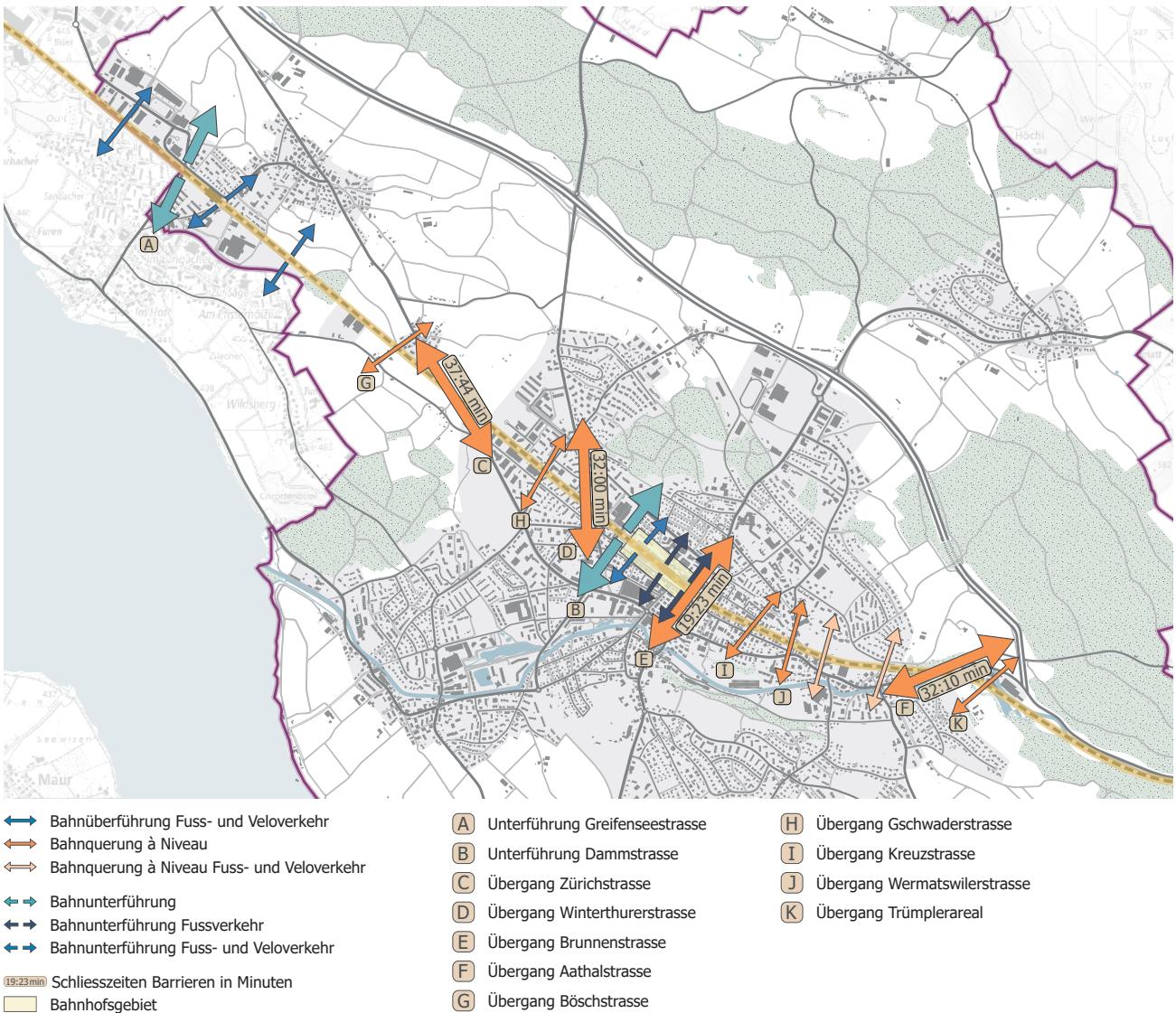


Abbildung 41: Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Uster. Angebot und Nachfrage decken sich nicht überall gleich gut.



**Abbildung 42: Bahnhübergänge und ihre Schliesszeiten.** Mit der Einführung der Taktverdichtung und dem Ausbau des Liniennetzes der S-Bahn wird die Verkehrsführung in Uster bei gleichbleibendem Strassennetz zur Herausforderung.

Mit der Einführung der Taktverdichtung und dem Ausbau des Liniennetzes der S-Bahn (siehe Kapitel 7.1.8) wird die Verkehrsführung in Uster bei gleichbleibendem Strassennetz zur Herausforderung. Neben dem Langzeitprojekt Uster West sind in der kantonalen Planung derzeit keine weiteren niveaufreien Querungsmöglichkeiten zur Entlastung vorgesehen.

(APV) legt sowohl den minimalen Bedarf als auch die maximal zulässige Anzahl Parkplätze für verschiedene Nutzungsarten fest. Bei speziellen Nutzungsformen, welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Uster zur Folge haben, schreibt die Verordnung eine Bewirtschaftungspflicht vor. Das Volk wird im Herbst 2019 abschliessend über diese neue Verordnung befinden.

### 7.1.6. Ruhender Verkehr

Auf Ustermer Stadtgebiet ist ein grosszügiges Parkraumangebot vorhanden, welches gemäss der Parkierungsverordnung vom 8. Februar 2016 bewirtschaftet wird. Die geltenden Tarife sind tief und daher wenig lenkungswirksam und stellen das Auto für den innerstädtischen Verkehr in Konkurrenz zu Velo- und Fussverkehr (vgl. Abbildung 43).

Die aktuell gültige Parkplatzverordnung (PPV) wurde 1992 in Kraft gesetzt. 2018 wurde diese Verordnung auf parlamentarischen Vorstoss hin revidiert. Die neue Abstellplatzverordnung

### 7.1.7. Verkehrssituation im Zentrum

Im Stadtzentrum konzentrieren sich viele Nutzungen und auch die Hauptverkehrsstrassen kommen hier zusammen. Die Verkehrsführung im Stadtzentrum wird im städtebaulichen Kontext in Kapitel 8 behandelt. Hauptthemen im Bereich Mobilität sind die Verkehrsberuhigung, die Aufwertung des Strassenraums für mehr Aufenthaltsqualität, die Entwicklung von Bahnhof und Bushof sowie die Parkierung.

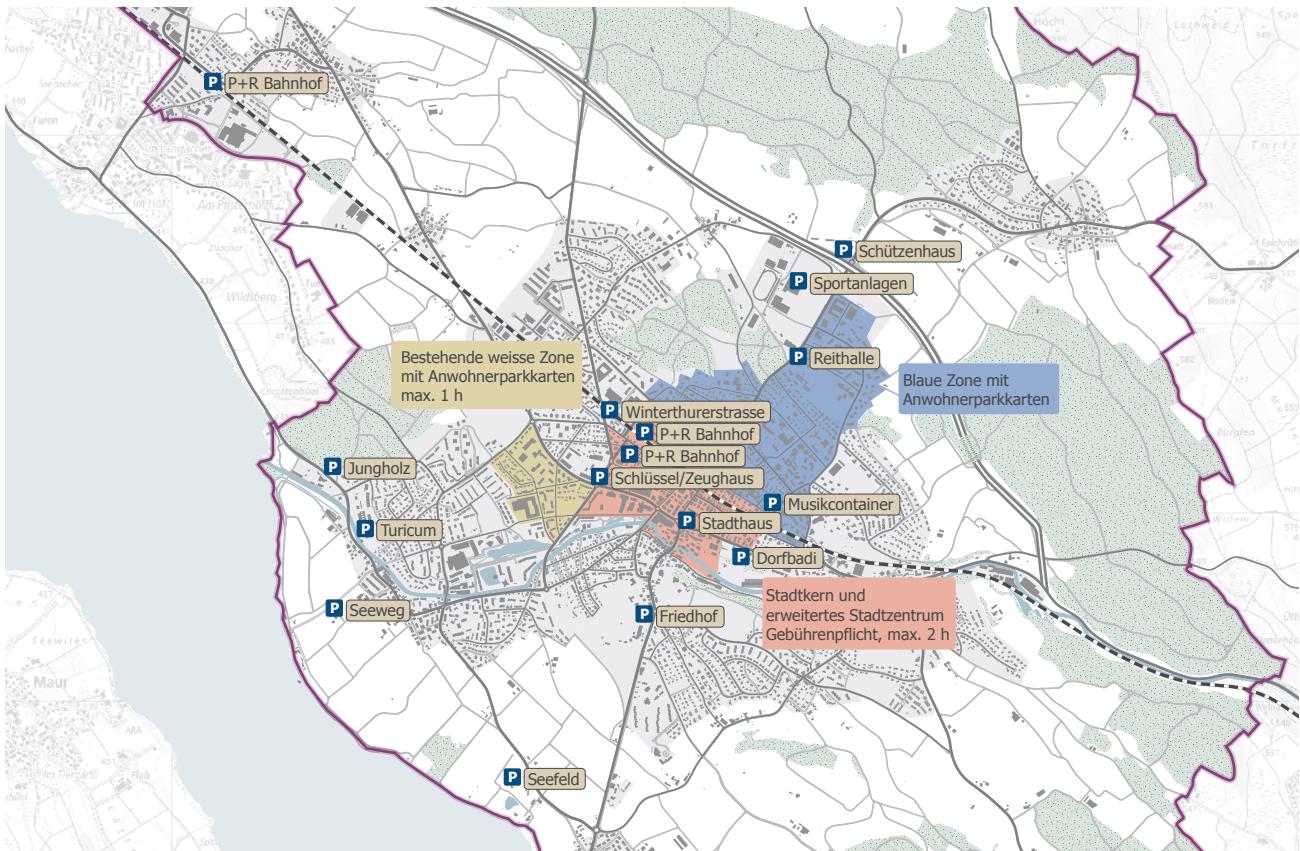


Abbildung 43: Ruhender Verkehr. Auf Stadtgebiet ist ein grosszügiges Parkraumangebot vorhanden, bewirtschaftet gemäss Parkierungsverordnung.

### 7.1.8. Bestehende übergeordnete Planungen

Für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr in der Stadt Uster sind im kantonalen Richtplan zwei neue Straßen zur kurz- bis mittelfristigen Realisierung vorgesehen (siehe Abbildung 44). Mit **Uster West** soll eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie als Entlastung der beiden Bahnübergänge Winterthurerstrasse und Zürichstrasse geschaffen werden. Mit der **Moosackerstrasse** sollen die Achsen Talackerstrasse, Zentralstrasse, Apothekerstrasse, Zürichstrasse und der Zentrumsbereich selbst entlastet werden. Die entlasteten Achsen sind nach der Realisierung abzuklassieren.

2007 wurde das Projekt Uster West im kantonalen Richtplan festgesetzt und in der Folge die Linienführung weiter optimiert. Die Strasse verläuft am Ortsrand und in unmittelbarer Nähe zum Werriker Riet, dessen Schutzverordnung 2014 angepasst wurde. Gegen diese Verordnung wurde Rekurs geführt, worauf 2017 seitens Baudirektion eine angepasste Verordnung erlassen wurde, gegen welche wiederum rekuriert wurde. Die Umsetzung des Projektes wird somit immer wieder verzögert. Für die Erarbeitung des STEK wurde der Grundsatzentscheid gefällt, dass trotz des ungewissen Realisierungszeitpunkts an den festgesetzten Kantonstrassen Uster West und Moosackerstrasse festgehalten wird. Die Projekte galten für das STEK als «geplante Realitäten», deren Auswirkungen in die planerischen Überlegungen miteinflossen.

Mit diesen Straßenprojekten sind gegenüber dem heutigen Hauptstrassennetz drei verschiedene Endzustände denkbar.

- Realisierung von «Uster West»
- Realisierung von «Moosackerstrasse»
- Realisierung von «Uster West» und «Moosackerstrasse»

Die einzelnen verkehrlichen Lösungen Uster West und Moosackerstrasse gilt es so zu konzipieren, dass sie einer späteren Ergänzung durch das jeweilig andere Straßenprojekt standhalten. Im Rahmen des STEK wurde in diesem Zusammenhang von «aufwärtskompatiblen» Lösungen gesprochen.

**Verkehrliche Wirkung Uster West und Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung von Uster West und der Moosackerstrasse werden einerseits diverse Strassenabschnitte im Zentrum (Winterthurerstrasse, Zürichstrasse, Gschwaderstrasse, Oberlandstrasse, Dammstrasse, Berchtoldstrasse, Apothekerstrasse, Zentralstrasse und Riedikerstrasse) sowie der Nüssli-Kreisel vom Verkehr entlastet. Andererseits führen diese neuen Verkehrsinfrastrukturen zu Verkehrszunahmen auf der Wilstrasse, Sonnenbergstrasse, Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Knoten Sonnenberg-/Zürich-/Brandstrasse), Seestrasse und Blindenholzstrasse.

**Verkehrliche Wirkung Uster West:** Die alleinige Realisierung von Uster West entlastet einerseits die Winterthurerstrasse, Oberlandstrasse (Abschnitt Knoten Dammstrasse/Oberlandstrasse bis Winterthurerstrasse), Berchtoldstrasse, Dammstrasse und Gschwaderstrasse. Andererseits führt die neue Verkehrsinfrastruktur zu einer Verkehrszunahme auf der Sonnenbergstrasse, Seestrasse und der Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Knoten Sonnenberg-/Zürich-/Brandstrasse).

**Verkehrliche Wirkung Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung der Moosackerstrasse werden einerseits die Zentralstrasse, Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Brunnenkreisel), Apothekestrasse und Seefeldstrasse sowie der Nüsslikreisel vom Verkehr entlastet. Die Moosackerstrasse bringt keine Verkehrsentlastung der Bahnübergänge. Andererseits führt die neue Verkehrsinfrastruktur zu einer Verkehrszunahme auf der Wilstrasse, Blindenholzstrasse und Seestrasse.

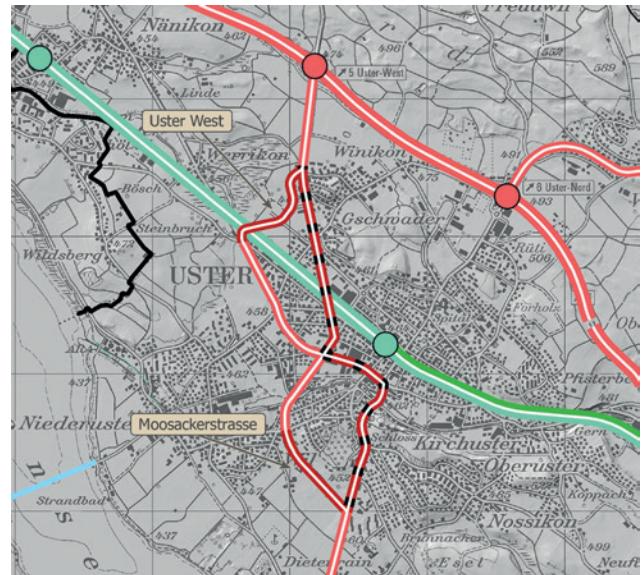
Während der zweijährigen Bearbeitungszeit des STEK haben sich die Rahmenbedingungen für die beiden kantonalen Strassenprojekte geändert. Ende 2018 hat das Baurekursgericht die Rekurse zur angepassten Schutzverordnung für das Werriker Riet mehrheitlich gutgeheissen. Der Kanton Zürich hat beschlossen, das Urteil nicht weiterzuziehen und die Schutzverordnung erneut anzupassen. Die Vergrösserung der Schutz- und Pufferzonen hat wiederum Auswirkungen auf die Linienführung von Uster West, deren Spielraum nochmals enger wird. Das Projekt Uster West ist somit ungewiss. Der definitive Entscheid für oder gegen die Realisierung der neuen Westerschliessung liegt beim Kanton.

In Anbetracht der bereits weit fortgeschrittenen Bearbeitung des STEK und dem im Falle Uster West ungewissen weiteren Vorgehen war es nicht möglich, die geänderten Rahmenbedingungen im geplanten Zeithorizont des STEK vollumfassend zu adaptieren. Zur Stadterschliessung Uster West und der damit verbundenen barrierefreien Nord-Süd-Verbindung kann das STEK deshalb keine konkreten Aussagen machen.

Mit der **Neuen Greifenseestrasse** beabsichtigt der Kanton den Bau einer weiteren Kantonsstrasse auf Gemeindegebiet der Stadt Uster. Das Vorhaben ist im regionalen Richtplan enthalten und dient als Entlastungssachse für das Industriegebiet Volketswil sowie langfristig als Erschliessungsstrasse für das Entwicklungsgebiet Grossriet. Gegen die Planauflage Ende 2018 begierten die betroffenen Gemeinden Uster und Greifensee vertiefte Abklärungen, insbesondere zur Zweckmässigkeitsbeurteilung. Der Kanton Zürich prüft nun die nächsten Schritte.

Der **Lückenschluss der Oberlandautobahn (A53)** zwischen dem Autobahnkreisel Betzhof (Hinwil) und Uster befindet sich noch immer in der planerischen Vorbereitungsphase. Mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz wird die Oberlandautobahn zwischen Brüttisellen und der Verzweigung Reichenburg Teil des Nationalstrassenetzes. Das Projekt steht somit in Konkurrenz zu anderen Ausbauprojekten auf Nationalstrassen. Für die Stadt Uster ergibt der Lückenschluss gemäss den Verkehrsmodellrechnungen eine Entlastung vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr.

Die Angebotsverdichtung im S-Bahn-Netz mit dem **Ausbau-schritt Bahninfrastruktur 2035** wird wesentliche Auswirkungen auf die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Uster haben. Der Ausbau verbessert das Fern- und Regionalverkehrsangebot der S-Bahn. Geplant ist neben dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und dem Brüttertunnel auch der Doppelpurausbau im Aathal. Aktuell erarbeitet die SBB eine Studie zu den Auswirkungen STEP 2035 auf die Rückstausituation an den Ustermer Bahnübergängen. Die Ergebnisse werden Ende 2019 erwartet.



**Abbildung 44: Straßenprojekte im kantonalen Richtplan.** Die geplanten Kantonsstrassen Uster West und Moosackerstrasse sollen Uster vom Durchgangsverkehr entlasten. Quelle: Richtplan Kanton Zürich 2018.

Mit der S-Bahn der zweiten Generation, **S-Bahn 2G**, skizzieren der ZVV und die SBB ein Maximalkonzept unter der Annahme, dass sich die Nachfrage im Bahnverkehr verdoppeln wird. Es handelt sich um ein sehr langfristiges Angebotskonzept, mit dessen Realisierung ab Uster Richtung Zürich rund 14 bis 16 Züge pro Stunde und Richtung Aathal 8 bis 12 Züge pro Stunde verkehren (vgl. Kapitel 3.3.6). Die Trennwirkung der Bahnlinie wird durch die markante Erhöhung der Schliesszeiten an sämtlichen Bahnübergängen zusätzlich verstärkt (vgl. Kapitel 7.1.5). Die Umsetzung dieser Vision ist ungewiss, hätte sie doch im ganzen Kanton Zürich einschneidende Massnahmen zur Folge. Da vor 2060 keine Realisierung erwartet werden kann, nimmt das STEK keinen inhaltlichen Bezug auf dieses Thema.

### 7.1.9. Auswirkungen auf verkehrliche Planungen in Uster – Uster steigt um!

Das Strassennetz in Uster stösst heute teilweise an seine Kapazitätsgrenzen. Bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten und -angebot droht durch das erwartete Wachstum eine Überlastung des Verkehrsnetzes und der ÖV-Infrastruktur auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Die im Richtplan eingetragenen Strassenprojekte Uster West und Moosackerstrasse könnten die Problematik entschärfen; die neusten Entwicklungen im Projekt Uster West legen jedoch die Vermutung nahe, dass mittelfristig lediglich der Bau der Moosackerstrasse realistisch ist.

Für die sich verschärfende Problematik bei den Bahnübergängen sind, sollte das Projekt Uster West seitens Kanton verworfen werden, Alternativen zu erarbeiten. Ein Ausbau der Unterführung Dammstrasse oder der Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse sind mögliche Optionen. Da es sich in beiden Fällen um kantonale Strassenprojekte handelt, ist die Stadt von übergeordneten Planungsstellen abhängig. Ähnliche Voraussetzungen existieren bei der Moosackerstrasse, beim Ausbau der S-Bahn und bei der Entwicklung der Regionalbuslinien.

Die Stadt ist auf eine enge und kooperative Zusammenarbeit mit Akteuren angewiesen, welche ihre nächsten Schritte in einem grösseren Kontext planen. Dabei existieren auch zeitliche Abhängigkeiten.

Um das städtische Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen zu können, fokussiert das STEK deshalb primär auf Handlungssätze, welche die Stadt selbst umsetzen kann. Dies zeigt sich auch bei den definierten Schlüsselprojekten (vgl. Kapitel 10.2). Prioritär gilt es, Kapazitätsengpässe im bestehenden Netz zu lösen. Grösste Stellschraube ist die Senkung des MIV-Anteils im Modalsplit durch eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Langsamverkehr: Uster steigt um! Dieses von den Echoräumen gestützte Leitziel bestimmt die Leitsätze und Strategien des STEK massgeblich, bedeutet jedoch nicht die Bekämpfung des Autos als Verkehrsmittel.

**Förderung des Langsamverkehrs:** Uster braucht attraktive und sichere Velo- und Fussgängerverbindungen. Das Fusswegnetz ist besonders für die quartierbezogene Naherholung aufzuwerten. Das «Fahrerlebnis» muss für alle Velofahrer attraktiv sein, ebenso das Parkieren an den wichtigen Zielpunkten. Generell sind stadtbedeutsame Zielorte über direkte und sichere Fuss- und Veloweihe mit allen Stadtteilen und dem Zentrum zu verbinden. Auch sollen die Verbindung entlang des Aabachs gestärkt und ein attraktives Fusswegnetz im Seefeld, in den Stadtwäldern und im Freiraum zwischen Nänikon und Uster angeboten werden. Zielorte von regionaler Bedeutung sind zusätzlich gut an die umliegenden Gemeinden anzubinden. Sämtliche Zielorte wurden in der Bevölkerungsbefragung evaluiert und in den Echoräumen verifiziert.

**Stärkung des öffentlichen Verkehrs:** Das Busangebot ist abgestimmt auf die zunehmende Nachfrage schrittweise auszubauen und die Fahrplanstabilität zu verbessern. Da die Regionalbusse überkommunale Abhängigkeiten aufweisen, wird am bestehenden Regionalnetz festgehalten. Ein barrierefreier und dem künftigen Angebot entsprechender Bushof ist Grundvoraussetzung für die Stabilisierung des Fahrplankonzepts.

**Der Raumnutzung angepasste Straßenraumgestaltung:** Strassenräume im erweiterten Zentrumsgebiet sind urbaner, Begegnungsorte in den Stadtteilen verkehrsberuhigt zu gestalten. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere in den Begegnungsgebieten der Stadtteile zu erhöhen.

**Anpassung der Verkehrsführung in und zum Zentrum:** Zur Reduktion des Auto-Binnenverkehrs müssen die Velo- und Fussgängerwege zum Zentrum und die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert werden. Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eine flüssigere Zufahrt für die Busse vorzusehen. Siehe hierzu Kapitel 8.

Weiter muss sichergestellt werden, dass der durch das Wachstum entstehende Mehrverkehr durch den öffentlichen und den Langsamverkehr aufgefangen werden kann. Die noch nicht rechtskräftige Abstellplatzverordnung würde dieses Ziel positiv unterstützen.

## 7.2. USTER FÖRDERT DEN FUSS- UND VELO-VERKEHR

### 7.2.1. Die Velostadt verbessern

Das Velowegnetz wird ausgebaut und aufgewertet (Abbildung 45): Prioritär wird das auf den Alltagsverkehr ausgerichtete Hauptnetz angegangen und wo notwendig vervollständigt. Das Netz verbindet alle Stadtteile mit dem Zentrum und den wichtigsten Zielorten. Untereinander werden die Stadtteile über Nebenrouten erschlossen, welche auch die Anbindungen der Stadtteile an das Hauptnetz beziehungsweise wichtige Querverbindungen sicherstellen. Die Ausgestaltung der Fahrbahn auf Haupt- und Nebenrouten erfolgt nach einheitlichen Qualitätskriterien, welche das Befahren für alle Velobenutzer verbessert (siehe Abbildung 45 und Tabelle 1).

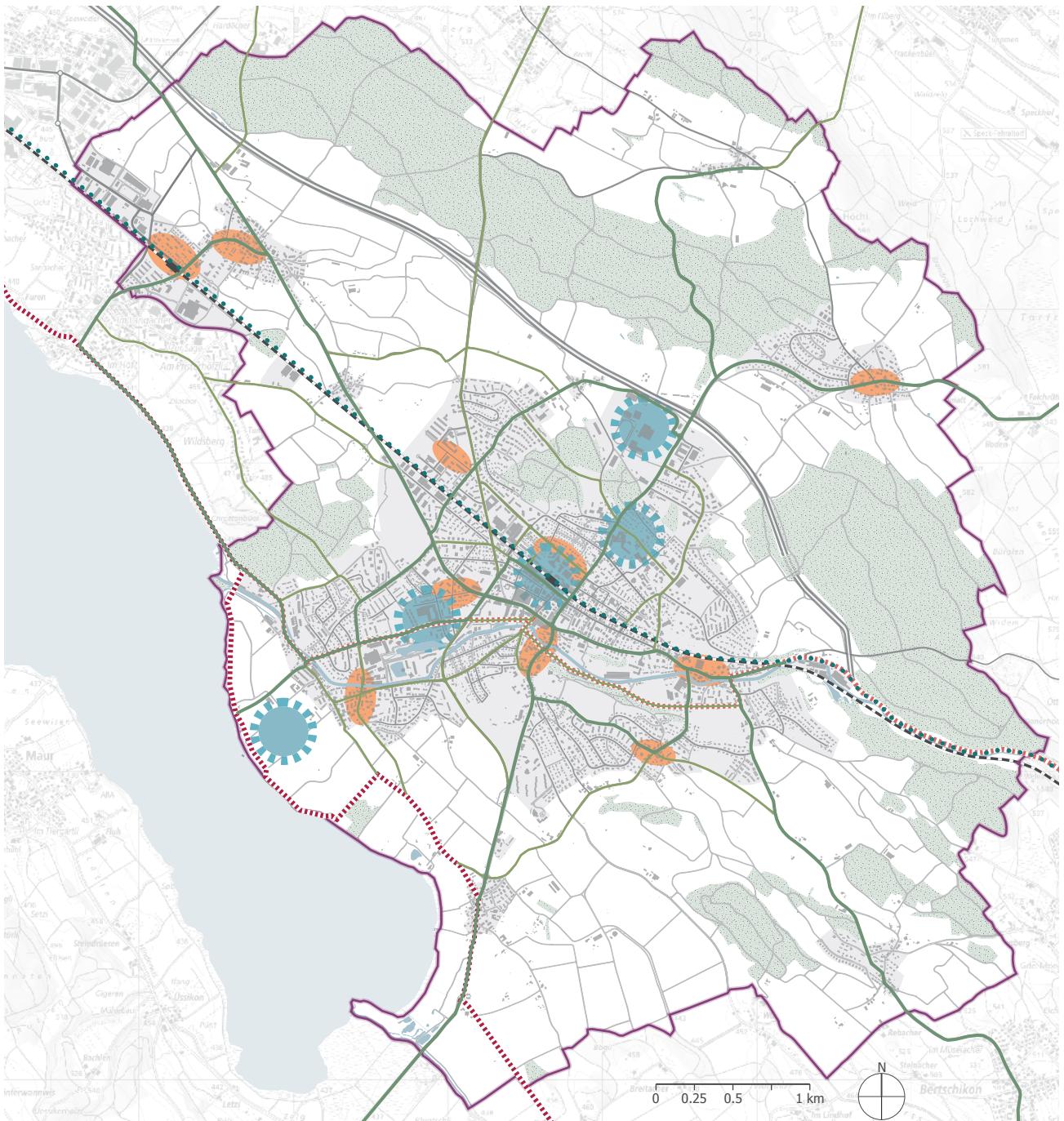
Für die Benutzung des Velos zur Fahrt an den Bahnhof Uster und ins Stadtzentrum sind in diesem Gebiet ausreichend Abstellmöglichkeiten anzubieten. In einer vorausschauenden und mit der SBB abgestimmten Planung wird die Veloparkierung am Bahnhof angegangen. Das Angebot wird, wenn immer möglich, sinnvoll auf die Zufahrtspunkte zum Bahnhof verteilt. Veloparkhäuser am Bahnhof Ost und Bahnhof Nord sind mögliche Angebotserweiterungen. Nördlich des Bahnhofs ist zusammen mit dem Ausbau der Abstellplätze eine Aufwertung des Bahnhofsplatzes Nord vorzunehmen.

Die Nord-Süd-Verbindung für Velofahrerinnen ist generell zu verbessern. Die Unterführung Brunnen-/Bahnhofstrasse wird für ein angenehmeres Bahnqueren mit dem Velo angepasst und auf die Erweiterung der Veloparkierung beim Bahnhof abgestimmt. Dies erfolgt mittels unterirdischen Abstellplätzen. Am Bahnübergang Gschwaderstrasse ist mittelfristig eine Fuss- und Velounterführung zu prüfen. Die Unterführung Bahnhof West wird besser signalisiert. Bei der Unterführung Dammstrasse wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Veloführung im Zuge eines allfälligen Ausbaus beidseitig und attraktiv gestaltet. Bei einer langfristigen Umgestaltung der Personenunterführung Bahnhof Mitte sind zusätzliche Veloabstellplätze und eine neue Velounterführung zu integrieren.

### 7.2.2. Das Fusswegnetz ausbauen

Das Fusswegnetz wird mit verschiedenen Schwerpunkten erweitert respektive angepasst. Das Wegnetz besteht aus Haupt- und Nebenverbindungen, welche nach einheitlichen Kriterien gestaltet werden (siehe Abbildung 46 und Tabelle 2).

Im Zentrumsgebiet existiert ein engmaschiges und attraktives Wegnetz mit klaren Hauptverbindungen. Dabei wird ein Raster von 100 mal 100 Metern angestrebt. Die Wegführung vom Zeughausareal via Gerichtsstrasse und durch den Kern Nord bis zum Gotthardweg wird als durchgehende Verbindungsachse gestaltet. Ein attraktiver Zugang zum Zeughausareal über die Berchtoldstrasse ist vorzusehen. Die direkte Verbindung vom Bahnhof über die Webernstrasse zum Stadtpark wird aufgewertet. Die Fussweganbindung aus den Stadtteilen in das Zentrum



## Die Velostadt verbessern

- Alltagsverbindungen
  - Hauptverbindung
  - Nebenverbindung
  - • • Veloschnellroute (kantonal)

## Ausgewählte Freizeitverbindungen

- SchweizMobil-Route
  - Veloroute mit Aabachbezug

## Zielorte

- Regionalbedeutsame Zielorte
  - Zentralgebiete der Stadtteile

**Abbildung 45:** Räumliche Umsetzung der Strategie «die Velostadt verbessern».

erfolgt über ansprechende Nebenverbindungen. Die Unterführungen Gschwaderstrasse (neu), Dammstrasse und Brunnen-/Bahnhofstrasse werden unter Berücksichtigung der subjektiven Sicherheit und der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen angepasst. Bei einer langfristigen Umgestaltung der Personenunterführung Mitte, im Zuge des Bahnhofsausbau mit einem weiteren Perron, wird eine direkte Wegführung vom Breitackerweg zur Wehnerstrasse realisiert.

Attraktive Freizeitwege ermöglichen eine stadtnahe Erholung. Im Seefeld und im Erholungsraum zwischen Nänikon und Uster sind entsprechende Spazierrouten vorhanden, die Räume sind durch attraktive Wege erschlossen. Zu den Stadtwäldern und den Freiräumen im Siedlungsgebiet führt ein dichtes Wegnetz, ebenso vom Zentrum in die Sportanlage Buchholz. Entlang des Aabachs entsteht eine durchgängige Fussroute. Die Lücken im Bereich Park am Aabach sowie Richtung Osten (parallel zur

Aathalstrasse) werden geschlossen. Velofahrerinnen und Fussgänger werden wenn möglich auf separaten Wegen mit Bezug zum Aabach geführt, der Fussweg liegt wo möglich direkt am Gewässer, situativ in der «zweiten Reihe».

### 7.2.3. Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität optimieren

Die Strassenräume werden für Fussgänger und Velofahrende sicher gestaltet. Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer ist dabei zu erhalten. Für die integrierte Betrachtung (vgl. hierzu auch Kapitel 7.4) sind die erarbeiteten Massnahmen zu dieser Strategie in Abbildung 50 enthalten.

Prioritär ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrsrouten und an den zentralen Orten der Stadtteile. Wo noch nicht vorhanden, werden in den Wohnquartieren Tempo-30-Zonen eingeführt. Eine Reduktion des Fahrtempo sowie eine verbesserte Übersichtlichkeit sind das Ziel, bauliche Massnahmen mit Hindernissen sind stets auf ein Minimum zu reduzieren.

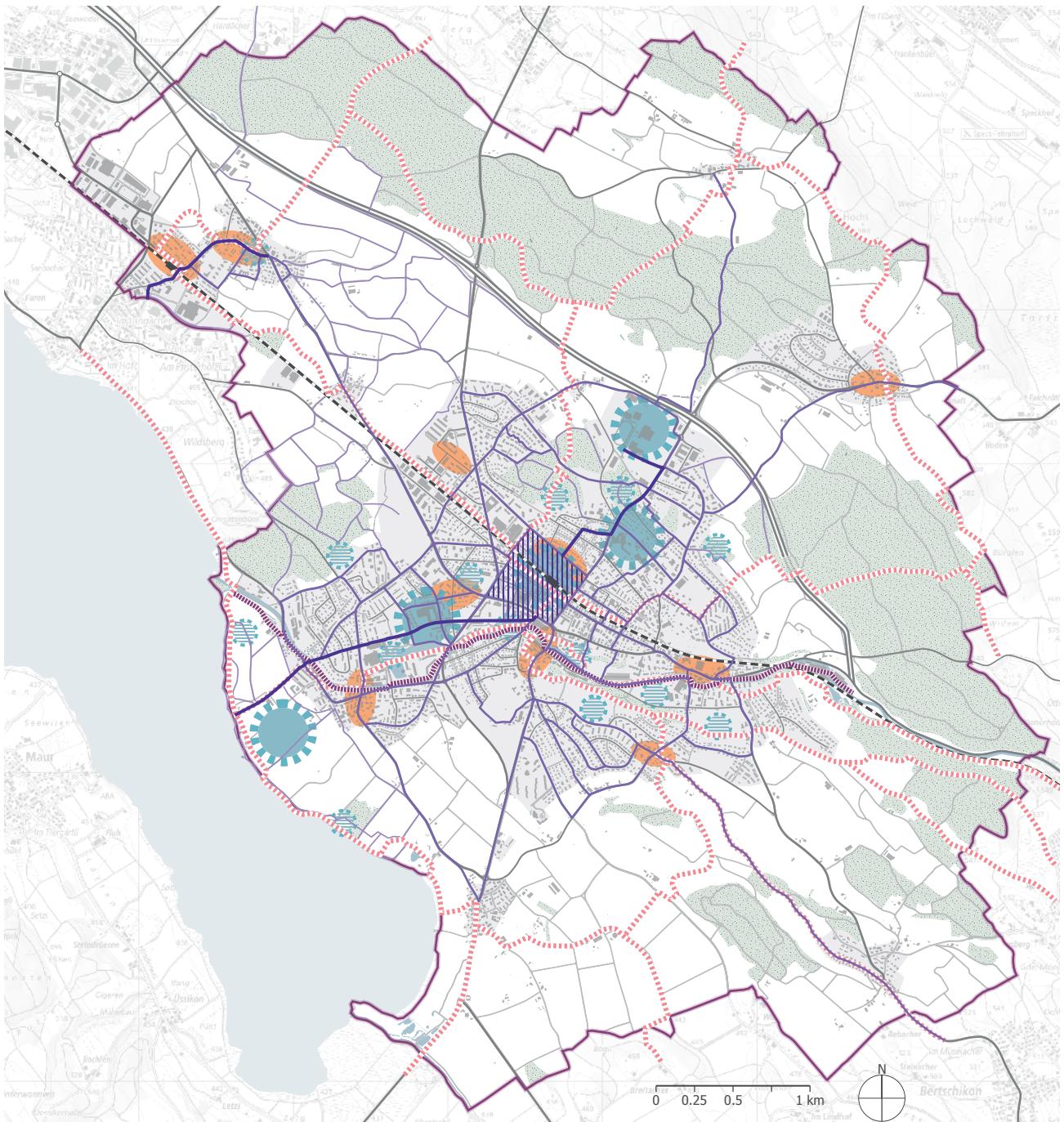
Die zentralen Orte der Stadtteile werden als Begegnungszonen ausgestaltet und damit für die Quartierbevölkerung aufgewertet. Die Fahrbeziehungen für den MIV bleiben erhalten.

Typ	Bevorzugte Lage	Verkehrsfunktion	Merkmale Veloführung (je nach Lage einzeln zu beurteilen)	
			innerorts	ausserorts
Hauptverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrasse</li> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen mit tiefer Verkehrsbelastung oder breitem Querschnitt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Führung des Veloverkehrs mit Fokus auf Sicherheit und Direktheit, schnelles Vorankommen</li> <li>– Anbindung regionaler Zielorte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV</li> <li>– Radstreifen</li> <li>– Radweg bei hoher Verkehrsbelastung, mind. 3.6 m</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo nicht zugelassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fuss-/Radweg mind. 3.6 m</li> <li>– Bei hohem Fussgängeraufkommen und Velohauptverbindung Separierung Fuss/Velo</li> </ul>
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrassen</li> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung/Ergänzung des Hauptnetzes mit Fokus auf Sicherheit und Attraktivität</li> <li>– Anbindung stadtbedeutsamer Zielorte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV</li> <li>– Radstreifen</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Radstreifen (Radweg bei hoher Verkehrsbelastung mind. 2.4 m)</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> </ul>
Veloschnellrouten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Quartierstrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Komfortable, durchgehende und direkte Verbindungen mit Vortrittsberechtigung</li> <li>– Regionale Verbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Infrastruktur, mind. 4.8 m</li> <li>– Vortrittsberechtigte Führung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Infrastruktur, mind. 4.8 m</li> <li>– Vortrittsberechtigte Führung</li> </ul>

Tabelle 1: Standards Velorouten. Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben. Quelle: EBP 2018.

Typ	Bevorzugte Lage	Verkehrsfunktion	Merkmale Fusswegführung (je nach Lage einzeln zu beurteilen)	
			innerorts	ausserorts
Hauptverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrasse</li> <li>– Separate Fusswege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen mit tiefer Verkehrsbelastung oder breitem Querschnitt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Führung des Fussverkehrs mit Fokus auf Sicherheit und Direktheit, schnelles Vorankommen</li> <li>– Anbindung regionalbedeutsamer Zielorte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beidseitiges Trottoir, mind. 2 m respektive in zentrumsnahen Lagen mind. 3 m</li> <li>– Bereiche mit Fussgängervortritt</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul>	
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrassen</li> <li>– Separate Fusswege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung/Ergänzung des Hauptnetzes mit Fokus auf Sicherheit und Attraktivität</li> <li>– Anbindung stadtbedeutsamer Zielorte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgestaltung in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Temporegime</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fuss-/Radweg, bei hohem Fussgängeraufkommen und Velohauptverbindung Separierung Fuss/Velo</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul>

Tabelle 2: Standards Fusswegverbindungen. Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben. Quelle: EBP 2018.



#### **Das Fusswegnetz ausbauen**

Alltagsverbindungen

- Hauptverbindung
- Nebenverbindung
- ||||| Fussgängerfreundliches Zentrum

Freizeitverbindungen

- Freizeitverbindung
- Aabachweg
- ..... Wanderwege SchweizMobil

Zielorte

- Regionalbedeutsame Zielorte
- Stadtbedeutsame Zielorte
- Zentralgebiete der Stadtteile

**Abbildung 46: Räumliche Umsetzung der Strategie «das Fusswegnetz ausbauen».**

## 7.3. USTER STÄRKT DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

### 7.3.1. Den Bushof am heutigen Standort ausbauen

Der Bushof wird am bestehenden Standort barrierefrei ausgebaut und deckt den Kapazitätsbedarf bis 2035. Für eine langfristige Erweiterung werden auf der Nordseite die entsprechenden Flächen am Bahnhof gesichert. Dem Ankunftsplatz Bahnhof/Bushof wird ein dem Regionalzentrum Uster entsprechendes Gesicht verliehen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums der Bankstrasse und beim neuen Bahnhofsplatz Süd entspricht den funktionalen Ansprüchen für einen flüssigen Busbetrieb, trägt aber auch städ़tischen Ansprüchen Rechnung. Die Planung und Realisierung erfolgt in einem gemeinsamen Projekt der Stadt Uster, der SBB und unter Einbezug der tätigen Busbetriebe.

### 7.3.2. Die Fahrplanstabilität mit Durchmesserlinien und Anpassungen in der Verkehrsführung verbessern

Die Buslinien werden wo sinnvoll zu Durchmesserlinien verknüpft, wodurch sich die Anzahl Direktverbindungen zu wichtigen Zielorten erhöht und die Anzahl Umsteigevorgänge am Bahnhof reduziert. Die Verknüpfungen werden aufgrund der Nachfrage- und Fahrplanentwicklung schrittweise umgesetzt. Es werden prioritär nördlich mit südlich der Bahn gelegene Linien verbunden. Mögliche Verknüpfungen sind (Abbildung 47):

- Linie 725 (Regionalbus Volketswil) mit Linie 843 (Stadtbus Riedikon)
- Linie 811 (Stadtbus Haberweid) mit Linie 815 (Stadtbus See)
- Linie 812 (Stadtbus Hegetsberg) mit Linie 817 (Stadtbus Sonnenberg)
- Linie 813 (Stadtbus Nossikon) mit Linie 830 (Postauto Wermatswil)
- Linie 814 (Stadtbus Eschenbüel) mit Linie 818 (Stadtbus Sportzentrum)
- Linie 816 (Stadtbus Pfannenstiistr.) mit Linie 844 (Regionalbus Sulzbach)

Für eine Erhöhung der Fahrplanstabilität wird die Verkehrsführung der Busse teilweise angepasst (Abbildung 48). Das Einbiegen der Busse in die Aathal- und die Winterthurerstrasse wird erleichtert. Eine separate Führung der Busse ist auf Abschnitten der Pfäffikerstrasse, Zürichstrasse, Oberlandstrasse, Dammstrasse, Zentralstrasse und der Bankstrasse zu prüfen. In Fußgänger- und Begegnungszonen ist das Durchfahren möglich.

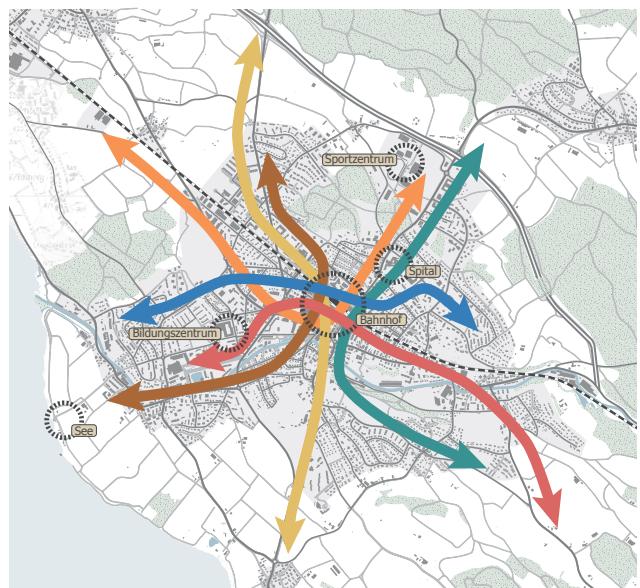
### 7.3.3. Das Liniennetz anpassen und erweitern

Auf in den Hauptverkehrszeiten überlasteten Linien wird eine Taktverdichtung eingeführt, welche mit dem Ausbau des Bahnangebots zu einem städtischen Takt erweitert wird.

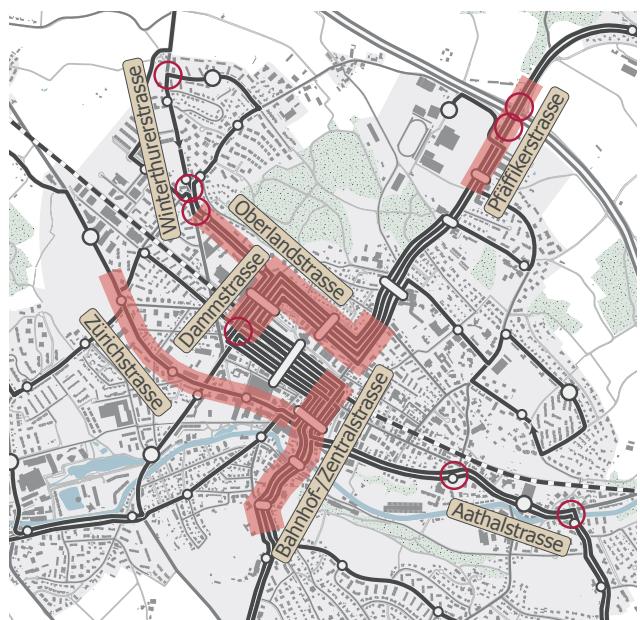
Mit der Erweiterung des Bushofs wird das Liniennetz an die künftige Nachfrage angepasst. Dabei wird auf dem bestehenden Regionalnetz aufgebaut. Zwei neue Stadtbuslinien werden angestrebt:

- Bahnhof – Bahnhofstrasse – Zürichstrasse – Eschenbüel (– Werrikon – Turmigerstrasse – Bahnhof Nänikon-Greifensee – Nänikon Dorf) (Linie 814)
- Bahnhof – Bahnhofstrasse – Seestrasse – Niederuster – See (Linie 815)

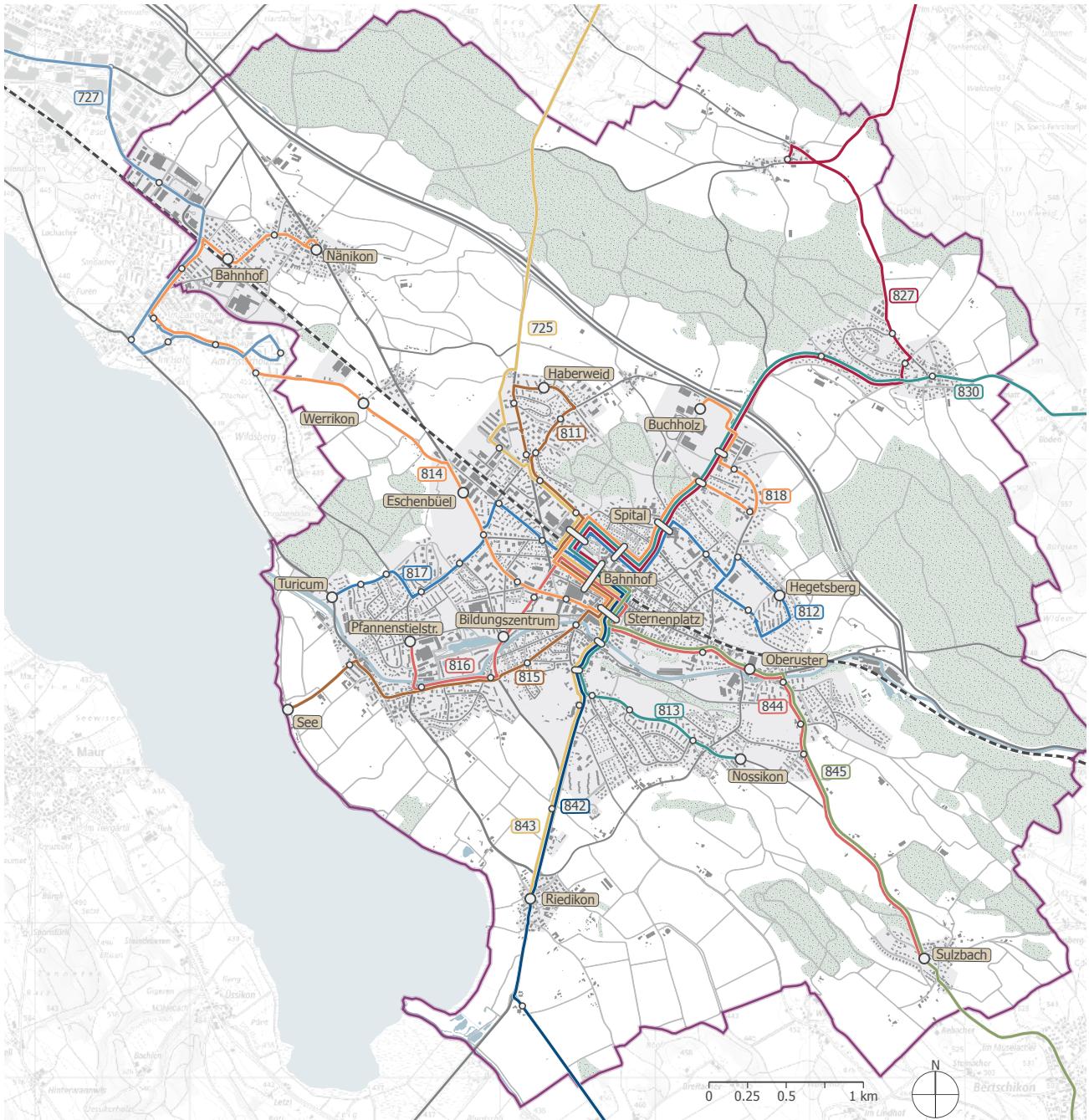
Die übrigen Linien werden in diesem Zusammenhang optimiert, und die See- und die Zürichstrasse neu mit Haltestellen erschlossen (vgl. Abbildung 49). Nach der Umgestaltung des Sternenplatzes wird dieser von allen den Platz querenden Linien bedient. Durch eine zusätzliche Haltstelle an der Einmündung des Breitackerwegs in die Oberlandstrasse wird der Bus als Verkehrsmittel zum und vom Bahnhof attraktiver gemacht.



**Abbildung 47: Durchmesserlinienprinzip.** Die Anzahl Direktverbindungen wird erhöht, die Anzahl Umsteigevorgänge am Bahnhof Uster reduziert.



**Abbildung 48: Busbevorzugung.** Für eine Erhöhung der Fahrplanstabilität ist die Verkehrsführung der Busse lokal anzupassen.



**Abbildung 49: Busliniennetz 2035.** Das heutige Netz wird in der Linienführung optimiert und das Angebot erweitert. Die konkreten Angebotsanpassungen sind in weiteren Schritten zu definieren. Das Prinzip der Durchmesserlinien und die Ergänzung der Regionallinien gelten dabei als Grundsätze.

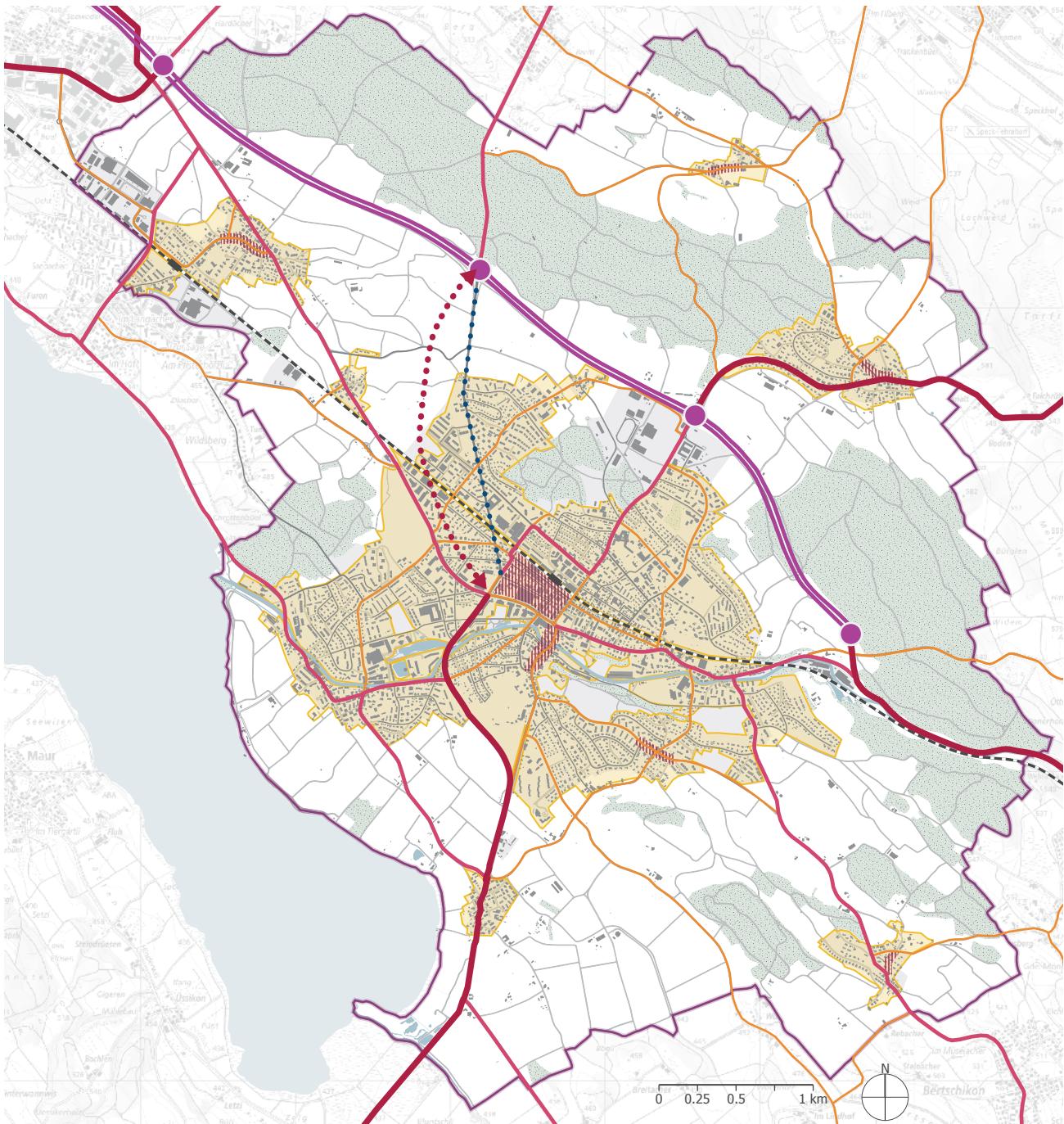
## 7.4. USTER VERFÜGT ÜBER EIN FUNKTIONALES HAUPTSTRASSENNETZ

### 7.4.1. Erreichbarkeit sicherstellen

Die Erschliessung von Uster über das Hauptstrassenennet wird auch bei einem Ausbau des S-Bahn-Angebots gewahrt. Dafür werden die notwendigen Infrastrukturen auf den wichtigsten Achsen erstellt: Die Verbindung von Nänikon und Uster sowie die Anbindung an die Autobahn im Westen und im Osten wird sichergestellt (siehe Abbildung 50). Ausbauten sind sowohl auf die kommunalen Bedürfnisse als auch auf die regionalen Ver-

kehrsbeziehungen abzustimmen. Ein funktionierendes Verkehrssystem ist zu wahren, ein Ausbau der Kapazität und damit Mehrverkehr zu vermeiden.

Konkretere Massnahmen zur Querung der Bahnlinie können aufgrund der übergeordneten Vorhaben und aktuellen Planungsstände der Projekte Uster West und S-Bahn 2G im Rahmen des STEK nicht definiert werden. Die Erarbeitung dieser wichtigen verkehrsplanerischen Lösungen erfolgt in Zusammenarbeit mit den SBB, dem Kanton Zürich und der Stadt Uster und sind bereits angelaufen. Erste Ergebnisse als Basis der künftigen Konzeption des Hauptstrassenennetzes können voraussichtlich 2020 erwartet werden.



**Abbildung 50: Funktionales Hauptstrassennetz mit hoher Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.** Je nachdem, wie die westliche Stadterschliessung gelöst wird, fällt die Ausgestaltung der Winterthurerstrasse und der Zürichstrasse anders aus.

#### 7.4.2. Angebotsorientierte Planung

Das Hauptstrassennetz der Stadt Uster wahrt die heutige Kapazität. Es findet eine angebotsorientierte und somit keine nachfrageorientierte Planung statt. Dabei wird das Angebot für den

motorisierten Verkehr auf die stadträumlich definierten Ziele, die räumlichen Gegebenheiten und auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgestimmt. Eine Verstetigung des Verkehrs wird angestrebt, neue Formen der Verkehrssteuerung sind im Zusammenhang mit ÖV-Priorisierungen zu prüfen.

## **7.5. USTER GESTALTET SEINE STRASSENRÄUME URBAN**

### **7.5.1. Das Hauptstrassennetz aufwerten**

Hauptverkehrsstrassen werden generell siedlungsverträglich gestaltet. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden in der Gestaltung berücksichtigt, die Aufwärtskompatibilität mit zukünftigen Planungen ist gewährleistet.

Im erweiterten Zentrumsgebiet wird der Strassenraum in den Stadtraum integriert. Querungswiderstände für Fussgängerinnen werden abgebaut, die Sicherheit für Velofahrer erhöht. Dies sind die lokalen Schwerpunkte (Abbildung 51).

**Urbane Strassenraumgestaltung mit Temporeduktion:** Die zentralen Abschnitte der Bahnhof-/ Brunnenstrasse, der Zürichstrasse (bis Zeltweg / Südstrasse) und der Berchtoldstrasse werden zum Stadtraum. Insbesondere die Zürichstrasse wird zur Flanierzone. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30/40 werden Querungswiderstände abgebaut und der Durchgangsverkehr flüssiger. Die Massnahmen werden in einem Konzept konkretisiert.

**Urbane Strassenraumgestaltung mit Temporeduktion und Regimewechsel:** Auf der Zentralstrasse wird ein temporeduziertes Einbahnregime eingeführt, das dem MIV die Zufahrt in das Zentrumsgebiet ermöglicht. Vom Sternenplatz bis zur Apothekerstrasse wird der Strassenraum als Stadtraum gestaltet, die frei werdende Fahrbahn wird als Hauptachse für Velos und Fussgänger gestaltet. Gewerbe, Geschäfte und Restaurants entlang der Strasse erhalten mehr Aussenfläche. Die Linienführung des Busverkehrs ist beim konkreten Projekt zu prüfen. Dem Mehrverkehr auf der Apothekerstrasse wird mit flankierenden Massnahmen begegnet.

**Urbane Strassenraumgestaltung ohne Temporeduktion:** Die Verbindung Oberlandstrasse – Dammstrasse – Berchtoldstrasse wird neue Hauptroute für die Nord-Süd-Verbindung. Die Brunnenstrasse und die Bahnhofstrasse werden entsprechend entlastet. Die zentralen Abschnitte der Oberland-, der Winterthurer-, der Flora-, der Damm- und der Riedikerstrasse werden zu urbanen Strassenräumen ohne Anpassungen im Temporegime umgestaltet.

**Umgestaltung des Nüsslikreisels zum Sternenplatz:** Der Nüsslikreisel wird als wichtiges Scharnier zur Flanierzone Zürichstrasse/Bahnhof zu einem städtischen Platz umgestaltet. Bei der Organisation der Verkehrsströme sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zu berücksichtigen und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen zu erhöhen. Die Randbereiche sind in die Platzgestaltung zu integrieren – hier soll ein Mehrwert entstehen.

**Verkehrsberuhigung im Zentrum:** Zur Unterstützung des Regionalzentrums Uster wird das Strassennetz des kommerziel-

len Zentrums verkehrsberuhigt. Das Zentrum bleibt für den MIV von aussen erschlossen, Massnahmen finden sich in Kapitel 8.2.2.

**Nänikon:** Im Ortskern von Nänikon wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Begegnungszone eingerichtet. Der südlische Teil der Stationsstrasse wird siedlungsverträglich und mit einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit umgestaltet.

### **7.5.2. Weitere Aufwertung des Hauptstrassennetzes mit neuen Verkehrsinfrastrukturen**

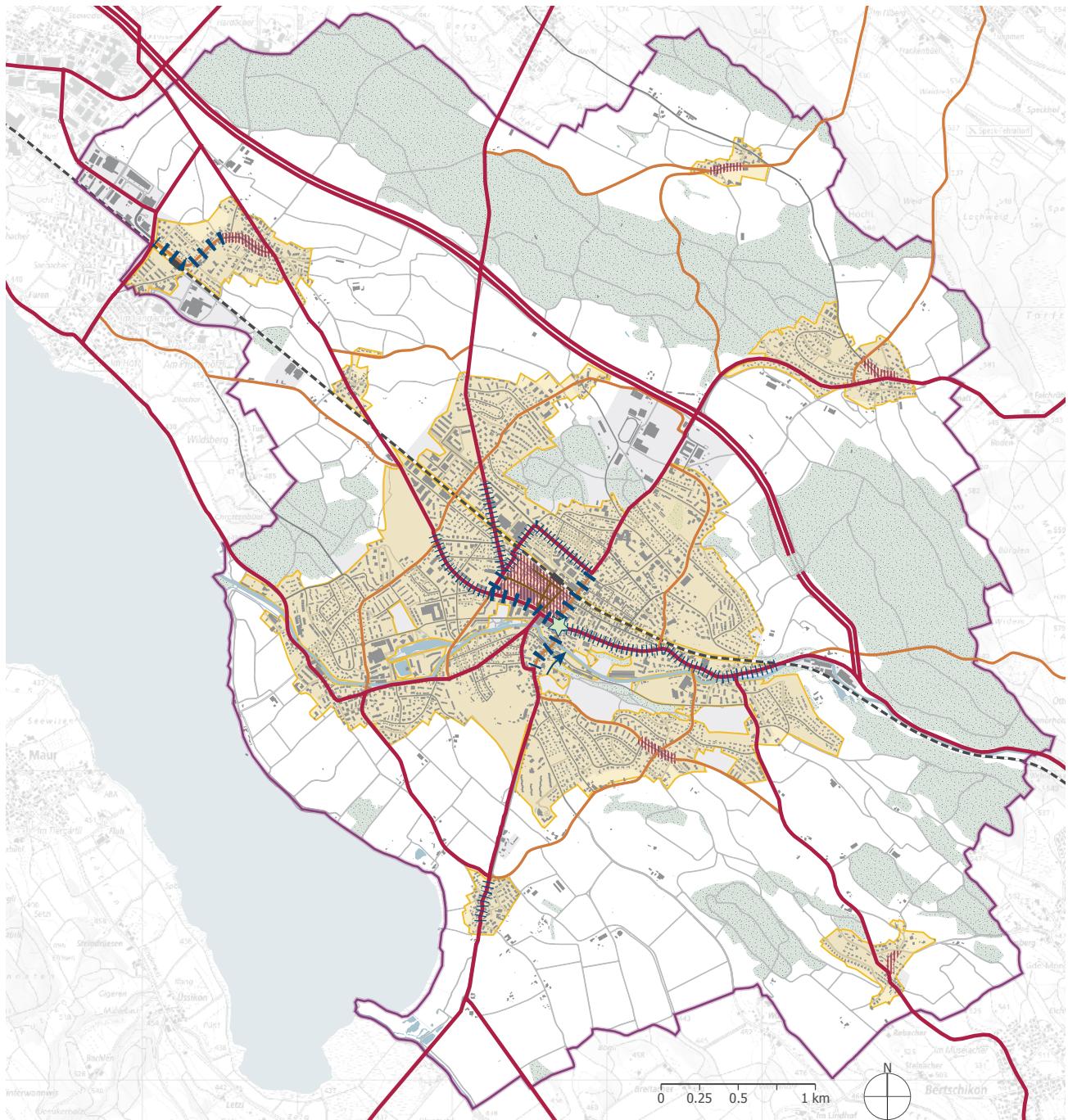
**Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung der Moosackerstrasse durch den Kanton sind weitere Aufwertungen im Zentrum möglich. Es handelt sich um flankierende Massnahmen, mit welchen die heutige Verkehrskapazität gewahrt bleibt (Abbildung 52):

- Umgestaltung der Zentralstrasse als Begegnungszone, mit klarem Fahrbereich für Velos und Busse.
- Strassenraumgestaltung auf der Zürichstrasse vom Sternenplatz bis zum Nashornkreisel. Den Fussgängern wird flächiges Queren ermöglicht, Erdgeschossnutzungen erhalten mehr Flächen für die Aussenraumgestaltung.

**Uster West:** Mit der Realisierung der Strasse Uster West durch den Kanton sind weitere Aufwertungen im Zentrumsbereich möglich. Folgende Massnahmen im Strassennetz sind zur Aufwertung anzugehen:

- Umgestaltung der Winterthurerstrasse
- Umgestaltung der Kreuzung Winterthurerstrasse/Oberlandstrasse/Loren-Allee

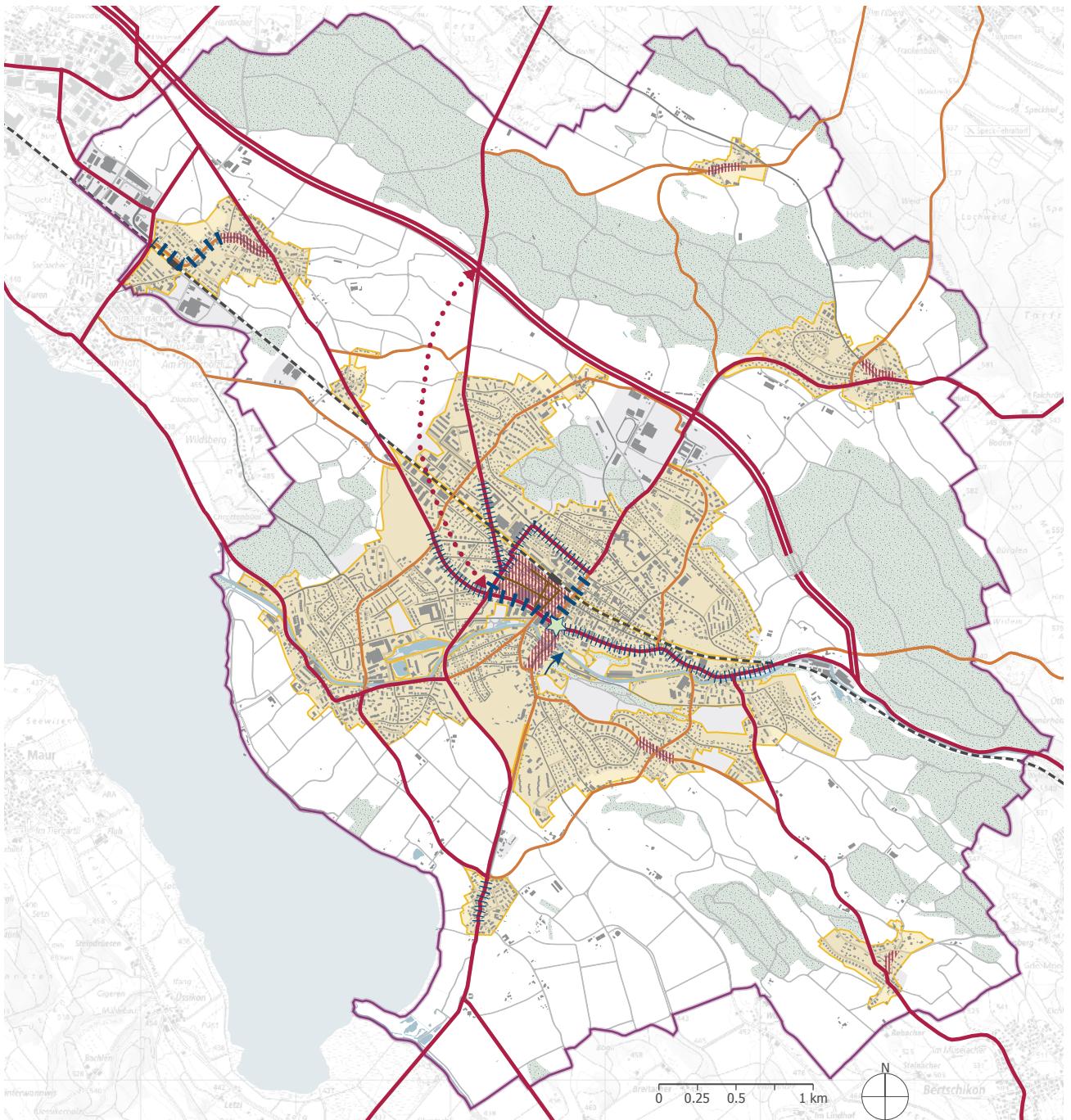
Wie in Kapitel 7.1.8 angemerkt, ist das kantonale Projekt Uster West als übergeordnete Vorgabe derzeit ungewiss.



#### Das Hauptstrassennetz aufwerten

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Verkehrsberuhigte Straßenabschnitte | Urbaner Strassenraum ohne Temporeduktion |
| Tempo-30-Zone                       | Urbaner Strassenraum mit Temporeduktion  |
| Begegnungszone                      | → Einbahnstrasse                         |
| — Hauptverkehrsweg                  | ★ Zentrumspforte Sternenplatz            |
| — Nebenverbindung                   |  |

**Abbildung 51: Räumliche Umsetzung des Leitsatzes «Uster gestaltet seine Strassenräume urban» ohne neue Strasseninfrastrukturen.** Die Umgestaltung von Strassenräumen ist ohne Verlagerung des Verkehrsaufkommens möglich.



#### Das Hauptstrassennetz aufwerten

- Verkehrsberuhigte Strassenabschnitte
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Hauptverkehrsweg
- Nebenverbindung
- Stadterschliessung West (symbolische Darstellung)

- ||||| Urbaner Strassenraum ohne Temporeduktion
- ||| Urbaner Strassenraum mit Temporeduktion
- Einbahnstrasse
- ★ Zentrumspforte Sternenplatz

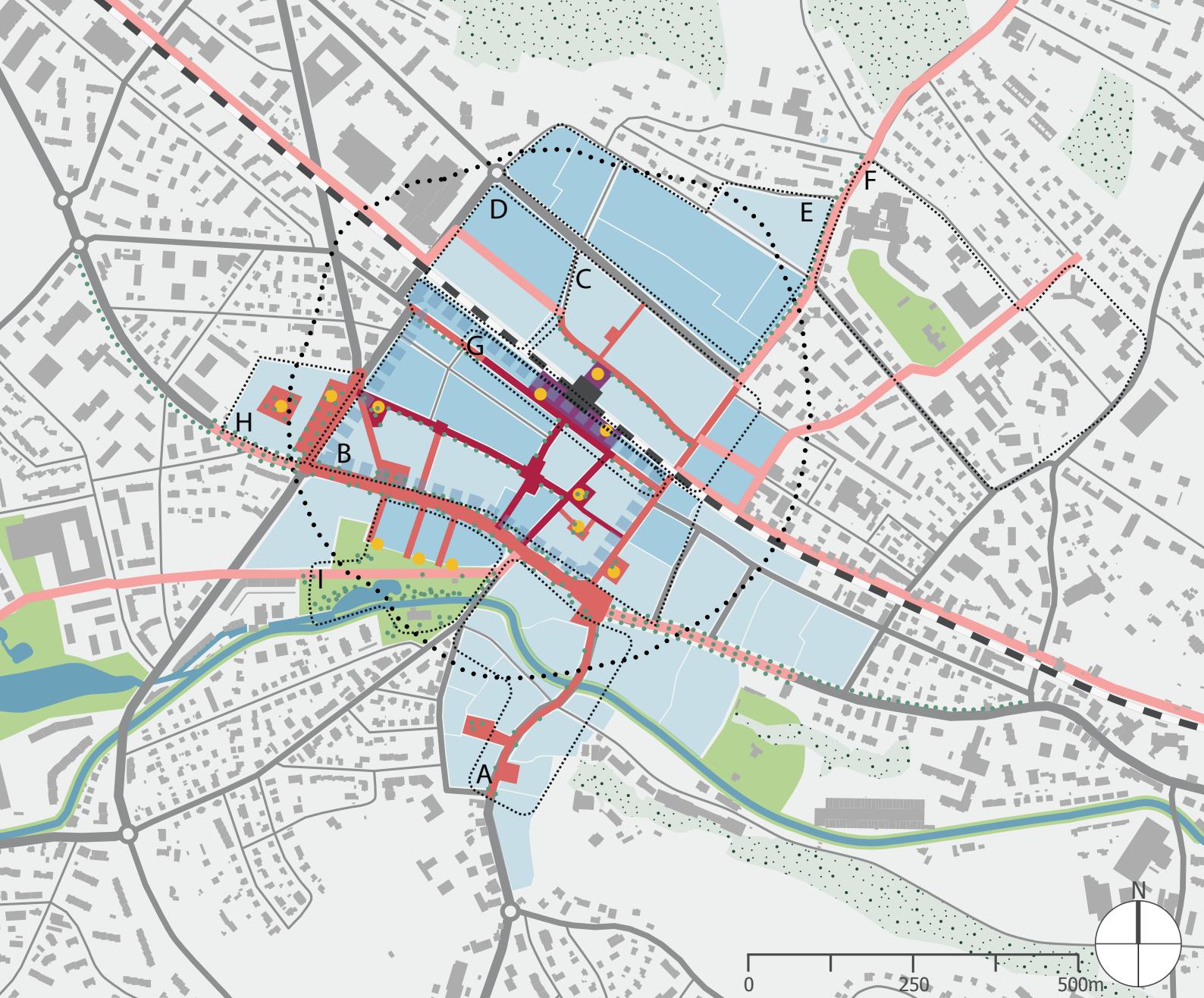
**Abbildung 52: Räumliche Umsetzung des Leitsatzes «Uster gestaltet seine Strassenräume urban» mit Realisierung Moosackerstrasse.**

Die Realisierung der Moosackerstrasse bis 2035 ermöglicht weitere Aufwertungsmassnahmen auf den entlasteten Strassenzügen.





## 08 ZENTRUMSENTWICKLUNG



#### Themenkarte Zentrumsentwicklung

##### Uster investiert in ein attraktives Stadtzentrum von regionaler Kraft

Ansiedlung geeigneter Nutzungen:

- Höhe max. 60m
  - I Wohnen und Dienstleistung am erweiterten Stadtpark
  - B Einkaufen, Dienstleistung, Gastronomie
  - G ÖV-Drehscheibe, Einkaufen
  - C Erweitertes Dienstleistungszentrum
  - D Dienstleistung und Nahversorgung
  - F Regionale Gesundheitsversorgung
  - E Verdichtetes Wohnen mit Garten
  - A Wohnen und Gewerbe im alten Zentrum
  - H Kulturelles
- max. 40m
  - B Einkaufen, Dienstleistung, Gastronomie
  - G ÖV-Drehscheibe, Einkaufen
  - C Erweitertes Dienstleistungszentrum
  - D Dienstleistung und Nahversorgung
  - F Regionale Gesundheitsversorgung
  - E Verdichtetes Wohnen mit Garten
  - A Wohnen und Gewerbe im alten Zentrum
  - H Kulturelles
- max. 30m
  - B Einkaufen, Dienstleistung, Gastronomie
  - G ÖV-Drehscheibe, Einkaufen
  - C Erweitertes Dienstleistungszentrum
  - D Dienstleistung und Nahversorgung
  - F Regionale Gesundheitsversorgung
  - E Verdichtetes Wohnen mit Garten
  - A Wohnen und Gewerbe im alten Zentrum
  - H Kulturelles

Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

- Flanierzone: Fußgängerzone (+ Velo + Bus)
- Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität
- Wichtige Achsen Langsamverkehr
- Bahnhofplätze Nord und Süd
- Flächendeckende Begegnungszone im Kerngebiet
- Fußwegdistanz zum Bahnhof 8 bis 10 Minuten
- Stadtrelevante Freiräume

Weiterentwicklung der Vielfalt:

- Städtebauliche Weiterentwicklung orientiert sich am jeweiligen Baufeld
- Prioritäre Baufelder/Baufelder mit hohem Abstimmungsbedarf
- Mögliche Standorte für temporäre Nutzungen Gastronomie

# ZUSAMMENFASSUNG

# ZENTRUMSENTWICKLUNG

Ein attraktives und belebtes Stadtzentrum ist im Kontext des erwarteten Wachstums Chance und Bedingung zugleich, will Uster seine Position als Regionalzentrum festigen. Zwar kann Uster dank der ansässigen Detaillisten bereits heute ein funktionierendes Zentrum vorweisen. Das STEK bot aber die Gelegenheit einer umfassenden Auslegeordnung für die weitere Entwicklung. Die Ansiedlung neuer Angebote wurde dabei als grösste Herausforderung erkannt. Ein ansprechendes Angebot an Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten kann nicht allein durch raumplanerische Massnahmen erreicht werden: Für mehr Frequenz im Zentrum sind neben Optimierungen des hohen MIV-Aufkommens insbesondere die Aufenthaltsqualität und Belebung des öffentlichen Raums anzugehen.

## **Leitsatz: Uster investiert in ein attraktives Stadtzentrum von regionaler Kraft**

### **Die Ansiedlung geeigneter Nutzungen fördern**

Das Stadtzentrum setzt sich aus Teilen mit unterschiedlichen Funktionalitäten zusammen, welche sich entsprechend ihrer Funktionen weiterentwickeln. So sind primär im kommerziellen Zentrum südlich der Bahn Einkaufsnutzungen anzusiedeln, im Dienstleistungszentrum nördlich der Bahn liegt der Fokus auf Büroflächen (siehe Kapitel 8.2.1).

### **Mit einer Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität verbessern**

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird das Verkehrsregime im Zentrumsbereich angepasst. Im Kerngebiet wird eine Begegnungszone eingeführt, die Gerichts- und die Poststrasse werden zu Fussgängerzonen umgestaltet. Eine Ausdehnung der Fussgängerzone auf die Webernstrasse ist vertieft zu prüfen, denn dies wäre für die Zentrumsentwicklung sehr erstrebenswert. Velofahren ist mit reduzierter Geschwindigkeit auch in den Fussgängerzonen gestattet, die Erschliessung der Grundstücke bleibt gewahrt. Auf der Poststrasse verkehrt der Bus (vgl. Kapitel 8.2.2).

### **Auf der Vielgestaltigkeit des Ustermer Zentrums aufbauen**

Die bauliche Verdichtung für Wohnen und Arbeiten erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Baufelder, welche sich aus den heutigen Typologien ergeben (siehe Kapitel 8.2.3).

### **Durch Hochhäuser die Wahrnehmung des Zentrums unterstreichen**

Das Zentrum bleibt der eigentliche Standort für höhere Häuser in Uster. Für deren Realisierung sind wiederum die Baufelder zu berücksichtigen. Ein Regelsystem ist zu erarbeiten (Kapitel 8.2.4).

### **Den öffentlichen Raum für mehr Aufenthaltsqualität strukturieren**

Die Frei- und Strassenräume werden gemäss ihrer Bedeutung im Stadtgefüge entwickelt. So hebt sich die Flaniermeile auf den zentralen Strassen von der Gestaltung der Quartier- und Einfallsachsen ab (siehe Kapitel 8.2.5).

### **Mit EG-Kategorien Adressbildung und Zugänglichkeit verbessern**

Die möglichen Nutzungen im Erdgeschoss werden im Zentrum vorgegeben. Die frequenzbringenden Nutzungen werden in den Erdgeschossen der zentralen Strassenzüge konzentriert (vgl. Kapitel 8.2.6).

### **Aktivierung und Belebung des Zentrums**

Mit vereinfachten Bewilligungsverfahren für temporäre Gastronomieangebote und Zwischennutzungen wird das Angebot im Zentrum erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert (Kapitel 8.2.7).

# 08

# ZENTRUMSENTWICKLUNG

## 8.1. AUSGANGSLAGE

Das innerstädtische Zentrum blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. Zu Beginn der siebziger Jahre, im Zuge der regen Bautätigkeit, verschob sich das Geschäftszentrum vom Bahnhof zu den neu entstehenden Einkaufszentren Uschter 77 und Illuster an die Zürichstrasse. Mit dieser Umgestaltung des historisch gewachsenen Stadtcores gab sich Uster dem Zeitgeist entsprechende städtische Strukturen, ausgerichtet auf den motorisierten Individualverkehr (Galliker und Umann 2018: 78).

Seither hat sich das Zentrum kontinuierlich weiterentwickelt, begonnen bei der Umgestaltung der Zürichstrasse und des Bahn- und Bushofs in den 1990er-Jahren. Mit der Testplanung 2011 zur Zentrumsentwicklung wurde ein zweiter starker Wandel eingeläutet: Durch die Entwicklung brachliegender Areale im Stadtkern gibt sich die Stadt ein neues Gesicht. Die Türme der Areale Kern Nord und Süd zeigen die angestrebte Entwicklung an, weitere Projekte auf Grundlage der 2015 bewilligten Gestaltungspläne Am Stadtpark und Zeughausareal sowie Park am Aabach befinden sich in der Planung. Die ausgearbeiteten Gestaltungspläne Gerichtsplatzareal und Untere Farb warten derzeit auf ihre Genehmigung.

Begleitet und getrieben wird die Zentrumsentwicklung von parlamentarischen Vorstössen. Dabei besteht im Ustermer Parlament grundsätzlich Einigkeit zur angestrebten Entwicklung des Stadtkerns. Die Vorstellungen zu einem belebten Zentrum gehen allerdings stark auseinander. Die Einführung eines fussgängerfreundlichen Zentrums, in Uster seit mehreren Jahrzehnten Politthema, verlief zäh, wurde schlussendlich aber für die Flanierzone an der Gerichtsstrasse mit dem Flâneur d'Or 2008 ausgezeichnet.

Im Gegensatz zu den meisten Städten vergleichbarer Grösse weist Uster ein Stadtkern bestehend aus Punktgebäuden aus (Abbildung 53). Zusammengebaute Strassenzüge, sogenannte Blockränder, finden sich lediglich entlang der Bahnhofstrasse gegenüber vom Stadthaus. Die Punktgebäude spiegeln die unterschiedlichen Bauideale und charakterisieren den öffentlichen Raum im Zentrum. Die Idee der Stadtfelder findet sich folglich im Kleinen auch im Zentrum wieder.

Ein attraktives und belebtes Stadtkern ist für Uster in vielerlei Hinsicht erstrebenswert. Erstens beeinflusst das Einkaufs- und Versorgungsangebot im Stadtkern die Standortattraktivität der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort. Zweitens ist die Zentrumsentwicklung für die in den Echoräumen geforderte Ausrichtung der Stadt als eigenständiges, regionales Zentrum von hoher Bedeutung. Im Projekt «Stadtteil Uster 2035» wird der Weiterentwicklung des Zentrums deshalb viel Platz eingeräumt.

## 8.1.1. Zentrumsfunktionen

Das Zentrum wird wesentlich bestimmt durch seine Erreichbarkeit. Uster hat im füssläufigen Einzugsbereich des Bahnhofs von 8 bis 10 Minuten viele Orte mit unterschiedlichen Nutzungen. Das innerstädtische Zentrum setzt sich somit aus verschiedenen räumlichen und funktionalen Strukturen zusammen, welche das Stadtkern zu einem Geflecht aus einzelnen Zentrumsteilen machen. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Bedeutungen für ein unterschiedliches Publikum zu unterschiedlichen Zeiten. Dieser vielfältige 24-Stunden-pro-Tag-Rhythmus auf kleinem Raum ist eine besondere Qualität der Stadt. Die funktionalen Zentrumsteile werden nachfolgend beschrieben und sind in Abbildung 54 dargestellt.

### Kommerzielles Zentrum (A)

Das kommerzielle Zentrum stellt den Kern des Zentrumsgeflechts dar. Mit einer grossen Einzelhandels- und Arbeitsplatzdichte ist es das Hauptversorgungszentrum von Uster und deckt den Detailhandel ab. Weiter finden sich hier Dienstleistungs- sowie Post- und Bankgeschäfte. Der Bereich ist sehr urban und bietet eine hohe funktionale und städtebauliche Dichte; die verkehrsorientiert gestaltete Zürichstrasse bildet jedoch eine Zäsur. Der stattfindende Verdichtungsprozess auf dem Gerichtsplatzareal kann als Impulsgeber für eine urbane Weiterentwicklung gesehen werden.

Das kommerzielle Zentrum umfasst auch die Stadtverwaltung. Sie liegt in optimaler Lage zum Stadtkern und bietet eine wichtige Versorgungsfunktion. Für die Erreichbarkeit aus der Gesamtstadt stellt die direkte Nähe der Verwaltung zum Mobilitätszentrum eine besondere Qualität dar. Die Anbindung des Stadthauses an die Einkaufsstrasse Gerichtsstrasse ist allerdings noch nicht intuitiv gestaltet. Durch den Wochenmarkt auf dem Stadthausplatz und weitere Veranstaltungen ist das administrative Zentrum temporär auch Begegnungs- und Einkaufsort.

### Dienstleistungszentrum (B)

Der Zentrumsteil nördlich des Bahnhofs bietet neben Wohnen eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor und eine kleine Alltagsversorgung. Das Dienstleistungszentrum gehört zum Stadtteil Brunnenwiese, welcher ein grosses Potenzial besitzt, ein dichtes und durchmischt Quartier zu werden. Im Kontext der Entwicklungsabsichten der SBB am Bahnhof ergeben sich Chancen zur Stärkung dieses vom übrigen Zentrumsgebiet abgeschnittenen Zentrumsteils, was wiederum die Entwicklung des Stadtteils beschleunigen könnte.

### Historisches Zentrum (C)

Das historische Zentrum verläuft vom Nüsslikreisel entlang der Zentralstrasse bis zur Einfahrt Apothekerstrasse. Es umfasst



**Abbildung 53: Ustermer Stadtzentrum von oben.** Quelle: GIS ZH, Kanton Zürich (Zugriff April 2019).

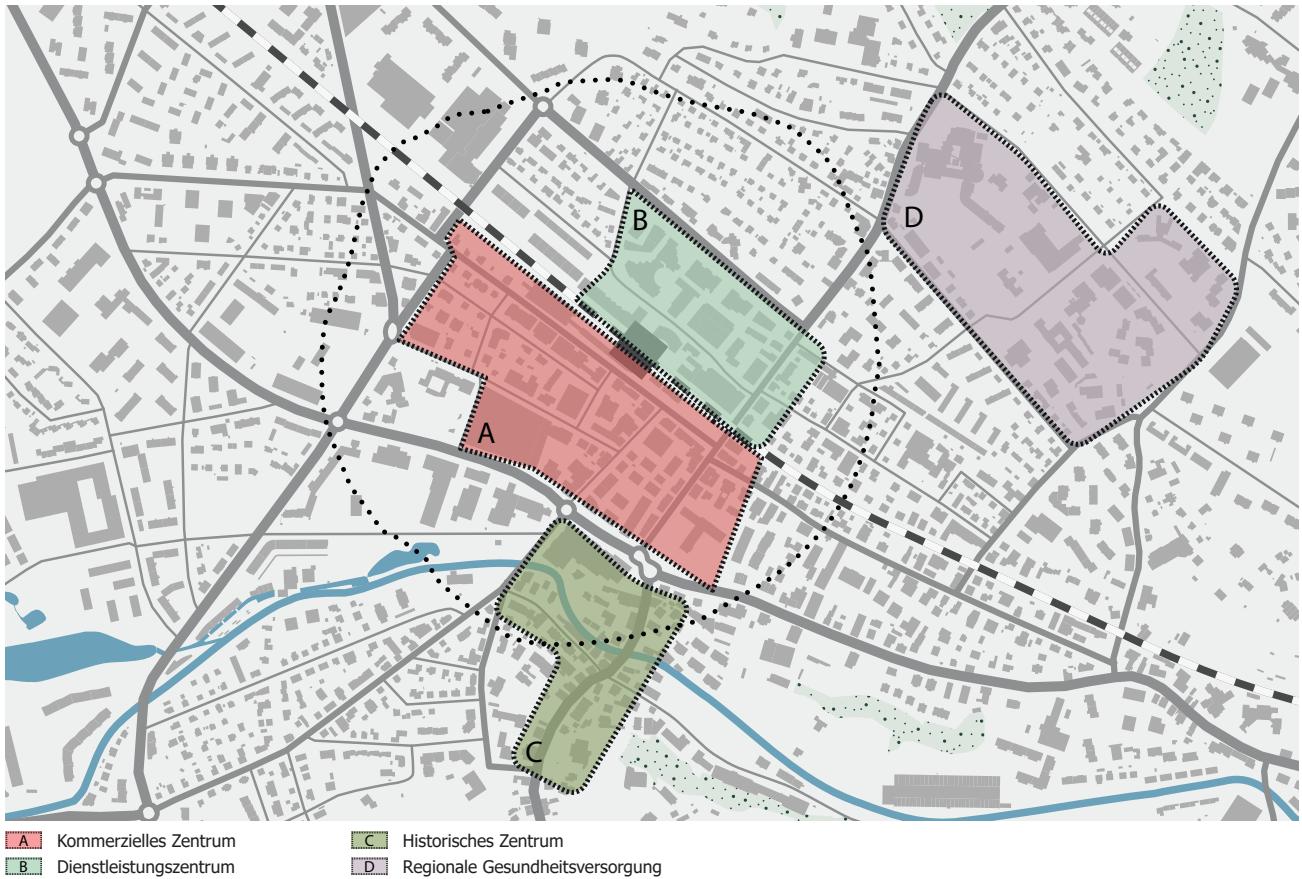
einen Teil des ehemaligen Dorfkerns von Kirchuster und bildet den ältesten Zentrumsteil. Die Gebäudestruktur ist historisch gewachsen und zwängte die Strasse in eine gewundene Führung, wodurch sich dieser Zentrumsteil in seiner Erscheinung markant abhebt. Dank der Ortsbildschutzzone im gültigen Zonenplan ist das «alte Uster» hier noch erlebbar. Gastronomie und Einzelhandel von lokalen Anbietern prägen die Nutzungen des historischen Zentrums. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt allerdings die Aufenthaltsqualität.

#### **Regionale Gesundheitsversorgung (D)**

In der weiteren Betrachtung der Zentrumsbereiche hat auch die Gesundheitsversorgung eine zentrale Bedeutung – regional und kommunal. Es deckt die medizinische Versorgung von Uster ab und umfasst neben dem Spital weitere soziale Einrichtungen. Die nachbarschaftlichen Betriebe Stiftung Wagerenhof, Spitex

Uster, Heime der Stadt Uster und das Spital Uster arbeiten seit 2011 im Rahmen einer Bildungskooperation (Ausbildungskooperation Gesundheitsmeile) enger zusammen. Der geplante Ausbau des Spitals und die Erweiterung um ein Rehazentrum könnten das Stadtbild von Uster markant verändern. Die vorgesehenen Volumen im Gestaltungsplan sind umstritten, Gerichtsverfahren zum beabsichtigten Gestaltungsplan verzögern die Realisierung. Bei der Stiftung Wagerenhof sind namhafte bauliche Entwicklungen in der Realisation. Die Heime der Stadt studieren die mögliche Entwicklung zusammen mit der benachbarten Genossenschaft. Wichtig für die Institutionen der «Gesundheitsmeile» ist eine direkte Verbindung zum Bahnhof Uster.

Neben den bestehenden funktionalen Gebieten zeichnet sich durch anstehende Entwicklungen in anderen Zentrumsbereichen die Entstehung weiterer Funktionsgebiete ab.



**Abbildung 54: Zentrumsteile mit funktionaler Bedeutung 2019.** Weitere Zentrumsgebiete besitzen durch anstehende Entwicklungen ebenfalls das Potenzial, zu eigenen funktionalen Zentrumsteilen zu werden. Dazu gehören das Bahnhofsumfeld, das Zeughausareal und Gebiete am Stadtpark.

### Mobilitätszentrum

Das Mobilitätszentrum stellt den Ankunftsplatz in der Stadt dar und umfasst den Bahnhof und den damit verbundenen Bushof. Der anstehende Umbau des Bushofs nach Behindertengleichstellungsgesetz und die geäußerten Entwicklungsabsichten der SBB werden den Stadtteil funktional und räumlich verändern. Dadurch bietet sich die Chance, die Ankunftssituation am Bahnhof auf beiden Seiten zu verbessern. Auch können zeitgleich die Veloabstellproblematik und das Verkehrschaos auf der Bankstrasse angegangen werden. Dabei sollte sich der Bahnhofsräum den sich verändernden Mobilitätsformen anpassen und dem steigenden Bedarf entsprechend mitwachsen.

### Kulturelles Zentrum

Das kulturelle Zentrum entsteht auf dem Zeughausareal. Es wird durch Gastronomie, kulturelle und soziale Einrichtungen geprägt, ergänzt mit punktuellen Wohnnutzungen. Durch die schrittweise Realisierung des Gestaltungsplans wird dieser Zentrumsteil als Aufenthaltsort an Bedeutung gewinnen. Die räumliche und funktionale Anbindung an den engeren Zentrumsperimeter auf der Gerichtsstrasse, besonders im Bereich des Gerichtsplatzes, wo mit dem Gestaltungsplan Gerichtsplatzareal eine urbane Zentralität geschaffen wird, sollte dafür gestalterisch gestärkt werden.

### Stadtpark

Südlich der Zürichstrasse befinden sich der Stadtpark und die daran angebundenen Veranstaltungsorte Landihalle und

Stadthofsaal. Der preisgekrönte Stadtpark wird mit der Umsetzung des Gestaltungsplans Am Stadtpark vergrössert und durch ein gastronomisches Angebot erweitert. Die Eigentümerin plant Alterswohnungen im mittleren Preissegment zu realisieren, ergänzt mit publikumsorientierten Dienstleistungsflächen im Erdgeschoss. Mit der Realisierung des Kulturzentrums verlegt die Stadt die Nutzungen aus dem Stadthofsaal auf das Zeughausareal, wodurch auf städtischem Grund Flächen an strategischer Lage freigespielt werden. Durch die starke Trennwirkung der Zürichstrasse werden die Gebäude nördlich des Stadtparks noch nicht als Teile des Zentrums wahrgenommen. Mit der Umsetzung des Gestaltungsplans Untere Farb kann der Stadtpark auch südlich des Aabachs erweitert werden.

### Wohnquartier Brunnenwiese

Ein Grossteil des Stadtteils Brunnenwiese profitiert von einer sehr geringen Fusswegdistanz zum Bahnhof und somit zum Stadtzentrum. Die hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr prädestiniert dieses Gebiet für eine starke Verdichtung. Allerdings weisen die nördlichen Bereiche heute sehr geringe bauliche Dichten bei hohen städtebaulichen Qualitäten auf: Gepflegte Gärten und gleichförmige Punkthäuser aus den 1940er- und 1950er-Jahren, die sich giebelständig auf den Strassenraum ausrichten, geben dem Quartier einen homogenen Charakter im Stile der klassischen Gartenstadt. Im Zeitalter der Innenentwicklung stellt sich die Frage, ob Gebiete mit besonderer Wohnqualität zugunsten von Verdichtung verändert werden sollen.

## **Wohnquartier westlich des Dienstleistungszentrums**

Westlich des Dienstleistungszentrums befindet sich ein Wohnquartier, welches von unterschiedlichen Typologien und Dichten geprägt ist. Da das Gebiet im Einzugsgebiet des Zentrums und vor allem des Bahnhofs liegt, wäre eine Entwicklung aus raumplanerischer Sicht wünschenswert. Zusätzlich hat das Gebiet das Potenzial, das Dienstleistungszentrum zu erweitern. Vereinzelte Verdichtungsprojekte bilden bereits den Auftakt für diese Entwicklungsrichtung.

### **8.1.2. Verkehrliche Herausforderungen**

Das Zentrum von Uster ist heute stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt – dies obwohl im Zentrumsgebiet von Uster bereits flächendeckend Tempo 30 gilt. Auf der Webernstrasse und einem Teil der Gerichtsstrasse ist zudem eine Begegnungszone ausgeschildert; im südlichen Teil der Poststrasse gilt ein Fahrverbot und auf der Gerichtsstrasse zwischen der Amtsstrasse und der Poststrasse ist Einbahnverkehr signalisiert. Weiter sind entlang der Zentrumsstrassen vergleichsweise viele Parkierungsmöglichkeiten vorhanden, öffentliche sowie private. Zusammen mit öffentlichen und privaten Parkierungsanlagen und Parkhäusern befinden sich rund 1200 öffentlich zugängliche Parkplätze im Zentrumsgebiet.

Die Verkehrsführung im Ustermer Zentrum ist seit Langem ein Politikum. Politische Vorstöße zu der Belebung des Stadtkerns, einem verkehrsfreien Zentrum und der Veloparkierung, aber auch die heissen Diskussionen zur erarbeiteten Abstellplatzverordnung machen sowohl den Handlungsdruck als auch den politischen Zwiespalt deutlich. Dabei unbestritten ist das hohe Verkehrsaufkommen im Zentrum. Dieses bildet sich aus dem Quell- und Zielverkehr ins Zentrum und dem Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung. Die Verkehrsmengen schmälern die Aufenthaltsqualität auf den wichtigsten Zentrumsstrassen Gerichtsstrasse, Bankstrasse und Webernstrasse für Fussgänger und Velofahrer. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Bankstrasse erschwert die Fussgängerquerung und verhindert in den Hauptverkehrszeiten das flüssige An- und Abfahren der Busse (Abbildung 55). Zudem schwächen die verkehrsorientierten Strassenräume der Berchtold- und der Zürichstrasse die Verbindung der Zentrumsteile. Die Parkplätze im Strassenraum tragen ebenfalls zu einer verkehrslastigen Wahrnehmung bei.

Mit den kantonalen Strassenprojekten Uster West und Moosackerstrasse könnte das Zentrum vom Verkehr entlastet werden. Während die Entlastung der Berchtoldstrasse mit Uster West zusammenhängt, würden die Zentralstrasse, die Bahnhofstrasse, die Brunnenstrasse, die Zürichstrasse und der Sternenplatz – der heutige Nüsslikreisel – von der Moosackerstrasse profitieren.

### **8.1.3. Bushof Uster**

Der Bushof, zentraler Knotenpunkt am Bahnhof Uster, wurde in den 1990er-Jahren erstellt und ist auf maximal neun Fahrzeuge ausgelegt. Die Ausgestaltung der Haltekanten führt bei der heutigen Auslastung bereits zu Abhängigkeiten im Betrieb. Mit

der geplanten Einführung der Buslinie 818 im Dezember 2019 ist die Kapazität der Anlage definitiv ausgereizt. Zudem entspricht der Bushof mit einer Kantenhöhe von 11 cm nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), dessen Anforderungen bis 2023 umgesetzt sein müssen. Mit der Anordnung der Haltekanten und der bestehenden Stützen für das über dem Bushof liegende Gebäude können die Anforderungen des BehiG ohne Erweiterung des Bushofs nicht erfüllt werden. Der Umbau des Bushofs ist unvermeidbar, kommt aber im Kontext des Projekts «Stadtraum Uster 2035» zum richtigen Zeitpunkt.

Mit Umbau und Erweiterung des Bushofs bietet sich auch die Chance, die Verkehrssituation auf der Bankstrasse und den Ankunfts-ort für Bahnreisende zu verbessern. Dabei zeigten die Teilnehmer der Echoräume teilweise auch Sympathie für eine Aufteilung des Bushofes nördlich und südlich des Bahnhofs. Ein zentraler Vorteil wird bei der vereinfachten Anfahrt ohne Querung der Geleise gesehen.



**Abbildung 55: Bankstrasse.** Besonders in den Hauptverkehrszeiten erschwert die hohe Verkehrsmenge die Busfahrt zum Bahnhof.



**Abbildung 56: Der Bushof aus den 1990er-Jahren gelangt an seine Kapazitätsgrenzen.** Schon heute sind nicht genügend Anlagekanten vorhanden, sodass Busse auch neben dem Perron für Pausenzwecke halten. Quelle: Hoffmanns Bilder 2017.

Diesem Vorteil stehen allerdings grosse Nachteile gegenüber, welche sich mit einem Ausbau am bestehenden Standort vermeiden lassen. Erstens überwiegen die betrieblichen Vorteile: Der Busfahrplan ist auf ein flüssiges Umsteigen zwischen den Buslinien und auf die S-Bahn ausgerichtet. Durch die Verteilung der Haltekanten entstünden längere Umsteigewege Bus-Bus durch die Personenunterführung, was nicht nur für Mobilitätsbehinderte eine Qualitätseinbusse darstellt – im Sinne von Usters Inklusionsbestrebungen eine schwierige Option. Weiter erschwert die Aufteilung der Haltestellen die Orientierung für Ortsunkundige. Zweitens herrschen erschwerte Bedingungen im Strassenraum. Die vorhandenen Strassenbreiten und die engen Ein- und Ausfahrtssituationen an der Oberlandstrasse bedingen vor allem für grössere Buskompositionen bauliche Anpassungen.

Aber es gibt auch städtebauliche Vorteile für eine Konzentration am heutigen Standort: Die Umorganisation des Bushofs bedeutet bauliche Veränderungen für die Bankstrasse. Es besteht die Chance, einen dem Regionalzentrum Uster angemessenen Bahnhofplatz als Orientierungspunkt im Stadtraum zu erstellen. Die Bündelung der Ein- und Aussteiger nahe dem kommerziellen Zentrum erhöht dessen Fussgängerfrequenz und trägt dadurch zur Belebung bei. Im Zuge der Umbauten kann die Bankstrasse als urbaner Strassenraum umgestaltet und als Übergang vom Bahnhof ins Stadtzentrum hervorgehoben werden. Diese Gesamtbetrachtung erlaubt auch die Erweiterung des Abstellangebots für Velos.

Konzeptionell betrachtet sprechen somit zahlreiche Erkenntnisse für den Ausbau des Bushofes im Süden der Bahnhoflinie. Entsprechend wird dieses Ziel im STEK postuliert. Gleichzeitig ist die erforderliche Bushoferweiterung eine äusserst komplexe Aufgabe, welche nebst konzeptionellen Vorgaben verschiedene funktionale Abklärungen erfordert. Es wird Aufgabe eines konkreten Projektes sein, die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten zu prüfen und gegeneinander abzuwagen.

#### 8.1.4. Politischer Kontext

Die Zentrumsentwicklung erhielt in beiden Echoräumen viel Diskussionsraum. Mit den Vertretern des Parlaments wurden in zwei von zehn Werkstätten die gewonnenen Erkenntnisse vertieft diskutiert. Die Dialoge mit dem Echoraum 1 führten zu wichtigen Grundsätzen für die weitere Entwicklung.

**Belebung:** Das Stadtzentrum ist zu allen Tageszeiten zu beleben: einerseits durch eine Vergrösserung des Angebots innerhalb der Gebäude, andererseits durch attraktive Aussenräume und Möglichkeiten von Aussennutzungen. Bestehende Hürden zur Nutzung des öffentlichen Raumes müssen abgebaut werden.

**Aussenraumgestaltung:** Das im Mitwirkungsprozess erarbeitete Konzept der Zentrumsmeilen (vorgeschlagen wurden die sich kreuzende Einkaufs- und Kulturmeile) soll weiterverfolgt werden. Die Strassenräume der Gerichts-, der Post- und der Zürichstrasse sind aufzuwerten und die öffentlichen Plätze zu verbinden. Auch sollen die Übergänge vom Strassenraum in die Geschäfte fliessender werden.

**Verkehrsberuhigung mit garantierter Autozufahrt:** Die Flanierstrassen Gerichts- und Poststrasse sowie eventuell die Weibernstrasse können für Fussgänger und Velofahrer umgestaltet werden. Der zentrale Abschnitt der Bankstrasse kann zum Bahnhofplatz und somit zum direkten Zentrumszugang umfunktioniert werden. Die Zufahrt für den MIV in das Stadtzentrum, insbesondere zur Poststelle, muss aber gewahrt bleiben. Das Angebot an Veloabstellplätzen um den Bahnhof muss auf allen Anfahrtsseiten verbessert werden.

**Zentrum Nord:** Die Versorgungsmöglichkeiten auf der Nordseite des Bahnhofs müssen gestärkt werden. Für die langfristige Erweiterung des Bushofs nördlich des Bahnhofs sind die notwendigen Räume zu sichern.

#### 8.1.5. Konsequenzen für die Zentrumsentwicklung

Die Weiterentwicklung des Zentrums ist nicht nur für die Stadt selbst, sondern auch für Uster als Regionalstadt und als Arbeitsplatzstandort von zentraler Bedeutung. Der Zentrumsentwicklung ist folglich hohe Aufmerksamkeit zu schenken.

In Anbetracht der städtebaulichen Gesamtsicht (siehe dazu Kapitel 4.2) sollte die notwendige Verdichtung von Wohnen und Arbeiten einer übergeordneten städtebaulichen Idee folgen, welche die spezifischen Funktionen und baulichen Ausprägungen im kleineren Kontext berücksichtigt. Hohe Häuser (Gebäude bis 30 Meter Höhe) und Hochhäuser (Gebäude bis 60 Meter Höhe) können die Wahrnehmung des Zentrums weiter unterstreichen. Bei der Planung ist aber eine Orientierung am Bestand gefordert, damit sich die Identität des Stadtzentrums störungsfrei weiterentwickelt. Auch das tendenziell wärmer werdende Klima ist in die Planung zu integrieren.

Durch die Ansiedlung geeigneter Nutzungen sind die Zentrumsteile in ihrer Funktion generell zu stärken und durch neue Zentrumsteile zu ergänzen. Auch in den neuen Gebieten ist eine Weiterentwicklung mit Rücksicht auf den Bestand wichtig.

Neben der städtebaulichen Weiterentwicklung ist für den Erfolg des Ustermer Zentrums aber auch dessen Belebung zu fördern. Dies könnte zum einen durch die erleichterte Bespielung des öffentlichen Raums und die Angebotserweiterung durch temporäre Nutzungen angegangen werden. Andererseits ist der öffentliche Raum im Zentrumsgebiet für mehr Aufenthaltsqualität einheitlich zu strukturieren: Mit einer Umgestaltung von Strassen- zu Begegnungsräumen und der Belebung über Erdgeschossnutzungen kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Dazu zählt auch eine verbesserte Anbindung an die umgebenden Naherholungsräume, insbesondere die Erholungsräume entlang des Aabachs.

Die angestrebte Ansiedlung von Arbeitsplätzen im erweiterten Zentrumsgebiet wird wiederum die Nachfrage erhöhen, wodurch sich das Angebot im Zentrum vergrössern kann. Mit der Konzentration des erweiterten Bushofs würde zusätzliche Frequenz für das Zentrum generiert. Aus städtebaulicher, technischer und finanzieller Sicht sollte die Erweiterung des Bushofs für die Nachfrage 2035 auf der Südseite des Bahnhofs stattfin-

den. Im Zuge der Entwicklung der Potenzialgebiete im Stadtteil Brunnenwiese sind aber die Voraussetzungen für einen weiteren Ausbauschritt im Norden des Bahnhofs zu sichern. Eine adäquate unterirdische Verbindung für Fussgänger und Velofahrerinnen sollte dabei mitgedacht werden.

Nicht zuletzt kann die Belebung im Zentrum durch eine Verkehrsberuhigung gefördert werden. Dabei wird auf das Mögliche im bestehenden Strassennetz fokussiert. Die Strassenzüge mit direktem Zugang zu Geschäften und Restaurants sind dabei mit dem Fokus auf Fussgänger und Velofahrer zu gestalten. Die Zufahrt mit dem Auto respektive für die Anlieferung ist angemessen zu gewährleisten, denn insbesondere die Detaillisten, Post und Banken, die Kundenmagnete des Ustermer Zentrums, sind darauf angewiesen.

Schlussendlich sind die einzelnen Zentrumsteile untereinander besser zu vernetzen. Insbesondere mit der Entwicklung des Zeughausareals erhält die Berchtoldstrasse neu eine wichtige Bedeutung als Verbindungselement. Die Nutzungen rechts und links der Zürichstrasse und der Zentralstrasse müssen ebenfalls besser miteinander verbunden werden.

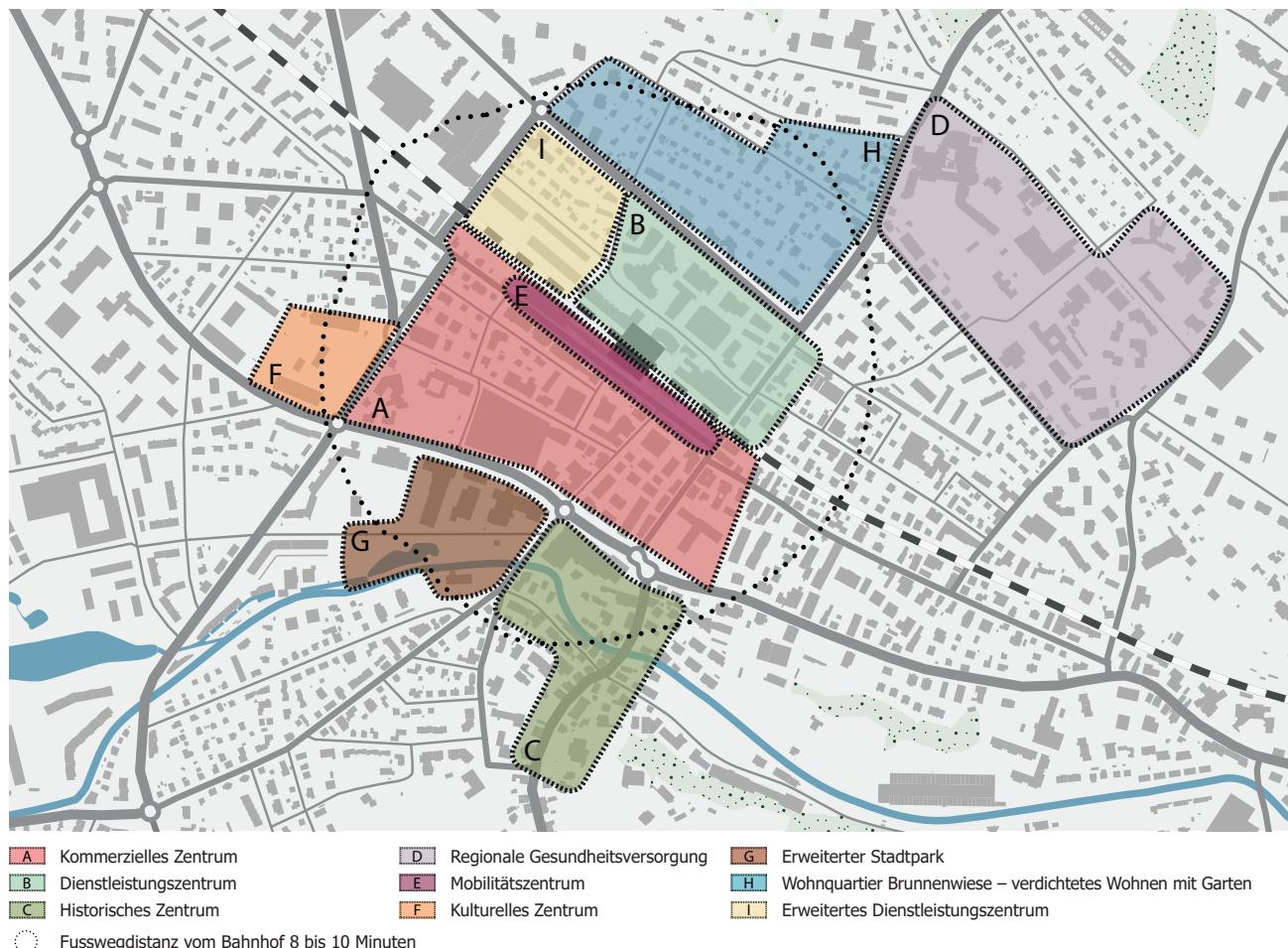
## 8.2. USTER INVESTIERT IN EIN ATTRAKTIVES STADTZENTRUM VON REGIONALER KRAFT

Das Stadtzentrum wird als Einkaufs- und Arbeitsplatzstandort gestärkt. Mit einer abgestimmten baulichen Verdichtung insbesondere in den Potenzialgebieten soll die Nachfrage vor Ort gesteigert werden. Die unterschiedlich geprägten Zentrumsräume werden basierend auf ihren Funktionen weiterentwickelt, um so das Zentrum in seiner Vielfalt zu stärken. Mit der Aufwertung des Strassenraums, unter anderem durch Massnahmen der Verkehrsberuhigung, wird die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert. Das STEK sieht für die Zentrumsentwicklung sieben Strategien vor.

### 8.2.1. Die Ansiedlung geeigneter Nutzungen fördern

Die Unterteilung des Stadtzentrums in Zentrumsteile wird weiterverfolgt und mit neuen Gebieten ergänzt (Abbildung 57). Mit spezifischen Nutzungsschwerpunkten werden deren Profile gestärkt, sodass sich ihre Funktionen nicht konkurrieren, sondern ergänzen.

**Kommerzielles Zentrum (A):** Das kommerzielle Zentrum wird mit sehr gut erreichbaren Arbeitsplätzen in einem urbanen Arbeitsplatzumfeld und zusätzlichem Wohnraum weiter verdichtet.



**Abbildung 57: Funktionale Zentrumsteile 2035.** Durch die Weiterentwicklung der bestehenden Gebiete gemäss ihren Funktionalitäten und die Ergänzung neuer Zentrumsteile wird das Zentrum erweitert und gleichzeitig diversifiziert.

Das Gebiet des Gerichtsplatzareals ergänzt nach seiner Entwicklung das kommerzielle Zentrum um neue Nutzungen und Freiräume. Zielgruppen sind kleinere und mittlere Dienstleistungsunternehmen, Back Office, Versorgungs- und Dienstleistungsgeschäfte für den täglichen Bedarf, aber auch Gastronomiebetriebe wie Restaurants und Bars. Ein differenziertes Einkaufsangebot mit internationalen Ketten und lokalen Anbietern könnte durch Kooperationen mit der Standortförderung und den Gewerbeverbänden gesichert werden.

Zur Verbesserung der Lagequalitäten für Gewerbe und Unternehmen wird die Gerichtsstrasse als Einkaufsstrasse und Verbindung zum Kulturzentrum aufgewertet und die Aufenthaltsqualität durch ansprechende Verweilmöglichkeiten erhöht. Die Poststrasse übernimmt dieselbe Funktion in Nord-Süd-Richtung und verbindet als attraktive Fussgängerzone mit platzartigen Aufenthaltsbereichen den Bahnhof mit dem Stadtpark. Die Post- und die Webernstrasse werden die Hauptverbindungen vom Bahnhof in das Stadtzentrum und erhalten eine entsprechende Gestaltung als Sichtachsen. Eine Ausscheidung der Webernstrasse als Fussgängerzone wird angestrebt. Die Realisierbarkeit ist aber aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion im Umsetzungsprojekt zu überprüfen.

**Dienstleistungszentrum (B):** Im Zentrumsteil nördlich des Bahnhofs stehen Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund der weiteren Entwicklung. Zudem übernimmt dieser Zentrumsteil durch seine Dichte und mit seiner Mischung aus Wohnen, Büros und Nahversorgung für die nördlichen Stadtteile die Funktion der Alltagsversorgung. Der Cluster aus Dienstleistungsunternehmen im Gesundheitsbereich etabliert sich weiter durch das ergänzende Gastronomie- und Freizeitangebot.

Der Zugang aus den nördlichen Stadtteilen zum Bahnhof ist durch die Umgestaltung der Zufahrtswege Industriestrasse, Falmenstrasse und Breitackerweg verkehrssicher ausgestaltet. Zusätzlich akzentuiert ein gestalteter Bahnhofsplatz Nord den Zugang zur Personenunterführung und erleichtert Ortsunkundigen die Orientierung.

**Historisches Zentrum (C):** Die bestehenden Funktionen und stadträumlichen Strukturen und Qualitäten bleiben erhalten. Der historische Zentrumsteil wird über eine Umgestaltung des Nüsslikreisels zum Sternenplatz visuell an das kommerzielle Zentrum angebunden. Der neue Sternenplatz ermöglicht die Sicht von der Zentral- in die Bahnhofstrasse, verfügt über eine attraktive Fussgänger- und Veloführung und bietet verschiedene Aneignungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Der übrige Strassenverkehr wird flüssig über den Platz gelenkt. Zur Verbesserung des Stadtklimas ist eine adäquate Gestaltung durch Begrünung anzustreben.

Gastronomie, Einkaufen, Kultur und Wohnen erfahren über die Verkehrsberuhigung und die Umgestaltung des Strassenraums zum öffentlichen Stadtraum eine Aufwertung.

**Regionale Gesundheitsversorgung (D):** Die «Gesundheitsmeile» wird Arbeitsschwerpunkt von regionaler Bedeutung (siehe Kapitel 5.2.2). Dafür werden die Anbindungen für den Bus- und den Langsamverkehr an das Stadtzentrum verbessert.

**Mobilitätszentrum (E):** Der Bahnhof Uster wird durch Kapazitätserweiterungen des Bushofes mit gleichzeitiger barriere-

freier Umgestaltung als Drehscheibe im öffentlichen Regionalverkehr gestärkt. Die Entwicklungsabsichten der SBB werden mit den Zielen der Stadt Uster koordiniert und die sich ergebenen Synergien für die Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt. Beispielsweise besteht das Potenzial, mit einem markanten Hochbau beim Abzweiger von der Bahnhofstrasse in die Bankstrasse den Auftakt zum Bahnhofsplatz und zur Fussgängerzone im Zentrum zu akzentuieren. Die vorhandenen und zukünftig noch mehr nachgefragten Veloabstellplätze sind, wenn unterirdisch angeordnet, direkt an eine Fussgängerunterführung anzubinden. Dabei sind die Veloabstellanlagen in ihrer Lage auf die Velorouten abzustimmen und fahrbar zu erschliessen. Beide Infrastrukturmassnahmen sind in einem Entwicklungsprozess mit der SBB anzugehen.

Die Bankstrasse erhält zugunsten des Busverkehrs ein neues Verkehrsregime (vgl. auch Kapitel 8.2.2) und wird dank einer attraktiven Bahnhofsplatzgestaltung vom Durchgangsort zum Aufenthaltsort. Neubauten richten die Erdgeschossnutzungen auf die gut frequentierte Lage aus und machen die Bankstrasse zu einer attraktiven Adresse.

**Kulturelles Zentrum (F):** Die (sozio)kulturellen Angebote im Zentrum konzentrieren sich auf das Zeughausareal. Durch die urbanen Volumen entsteht eine neue Zentralität im Stadtgefüge, die positive Impulse für die Entwicklung der umliegenden Quartiere setzen kann. Höhere bauliche Dichten in unmittelbarer Umgebung sind bei der Anpassung der Bau- und Zonenordnung zu ermöglichen.

**Erweiterter Stadtpark (G):** Bei der Entwicklung an den Stadtpark grenzender Flächen wird die Erweiterung der Parkanlage geprüft und wo möglich umgesetzt. Entlang der Zürichstrasse etablieren sich Wohnen und Büros, welche durch eine verbesserte Strassenquerung mit dem übrigen Zentrum vernetzt sind. Die Verbindung des Stadtparks mit den weiteren Freiräumen entlang des Aabachs für Velofahrer und Fussgängerinnen ist sichergestellt.

**Wohnquartier Brunnenwiese (H) – verdichtetes Wohnen mit Garten:** Der bestehende Stadtteil Brunnenwiesequartier weist einen charakteristischen, hohen Durchgrünungsgrad aus. Dieser wird erhalten und weiterentwickelt. Dabei wird der Stadtteil nicht generell in neue bauliche Typologien überführt: Es werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, dass bei der erwarteten gestaffelten Entwicklung an den bestehenden Charakter angeknüpft werden kann. Das Thema «Haus mit Garten» wird zum potenziellen Leitmotiv. Mittels vertiefter Studien sind diese konzeptionellen Gedanken zu prüfen und in ein spezifisches, qualitätssicherndes Regelwerk zu überführen.

**Erweitertes Dienstleistungszentrum (I):** Das Dienstleistungszentrum wird Richtung Westen erweitert: Das bestehende Wohnquartier wird dichter und an den Zugangspforten markant gestaltet. Neben einem Typologiewechsel stehen hier die Ausgestaltung des öffentlichen Raums im Kontext der wichtigen Fuss- und Velowegverbindungen zum Bahnhof sowie die Ausgestaltung der strassenseitigen Erdgeschosse im Zentrum. Grösste Herausforderung bilden die komplexe Parzellierung, und die damit verbundene hohe Eigentümerzahl, als auch die Gestaltung der Übergänge in benachbarte Wohngebiete.

## 8.2.2. Mit einer Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität verbessern

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Anbindung der Zentrumsteile untereinander wird das Verkehrsregime im Zentrumsbereich angepasst. Die Ansätze werden nachfolgend erörtert (Abbildung 58).

**Flächendeckende Begegnungszone:** Im Zentrumsgebiet, begrenzt durch die Berchtoldstrasse, die Zürichstrasse, die Bahnhofstrasse und von der Bahnlinie, wird eine Begegnungszone realisiert. Dadurch werden die Zufahrten zum Stadtzentrum einheitlich signalisiert, was durch die notwendigen Anpassungen des Strassenraums unterstrichen wird. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten Vortritt und die Aufenthaltsqualität im Zentrum wird gestärkt.

**Fussgängerzone auf der Gerichts- und der Poststrasse:** Die Fussgängerzonen gestatten das Velofahren im Schrittempo und auf der Poststrasse auch die Zufahrt der Busse. Die Zufahrt für die Anlieferung und Anwohner ist gewährleistet. Im Umsetzungsprojekt muss ausgelotet werden, ob die Anlieferung über eine zeitliche Begrenzung geregelt wird. Eine Ausdehnung der Fussgängerzone auf die Webernstrasse ist im Ausführungsprojekt zu prüfen. Im Sinne der Zentrums-

entwicklung ist dies anzustreben. Mit der Einführung einer Fussgängerzone auf der Webernstrasse geht die Aufhebung der öffentlichen oberirdischen Parkplätze einher. Die frei werdenen Flächen werden als zusätzliche Aussenräume für Geschäfte und Gastronomiebetriebe, Veranstaltungsflächen, Standaktionen oder zusätzliche Veloparkplätze genutzt. Der Abbau öffentlicher Parkplätze wird mit der Realisierung der Tiefgaragen Zeughausareal und Gerichtsplatzareal kompensiert.

Im nächsten Sanierungszyklus wird die Gerichtsstrasse zusätzlich als Verbindungsachse zum Kulturzentrum aufgewertet.

**Neues Verkehrsregime auf der Bankstrasse:** Zusammen mit der Erweiterung des Bushofs am heutigen Standort ist das Verkehrsregime auf der Bankstrasse zu ändern: Zwischen der Einfahrt Poststrasse und bis zur Einfahrt Amtsstrasse wird ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr eingeführt. Die Bankstrasse wird in diesem zentralen Abschnitt Bestandteil des Bahnhofsplatzes. Von diesem Fahrverbot ausgenommen sind Bus, Taxi, Velo und die Anlieferung. Die Zufahrt zu den Parkhäusern von Coop und Kern Nord bleibt bestehen. Die öffentlichen Parkplätze auf dem zentralen Abschnitt der Bankstrasse werden aufgehoben, um Raum für den Ausbau des Bushofs, eines Bahnhofsplatzes und für Veloabstellmöglichkeiten zu gewinnen. Kurzzeitparkplätze werden auf der Bankstrasse weiterhin angeboten.

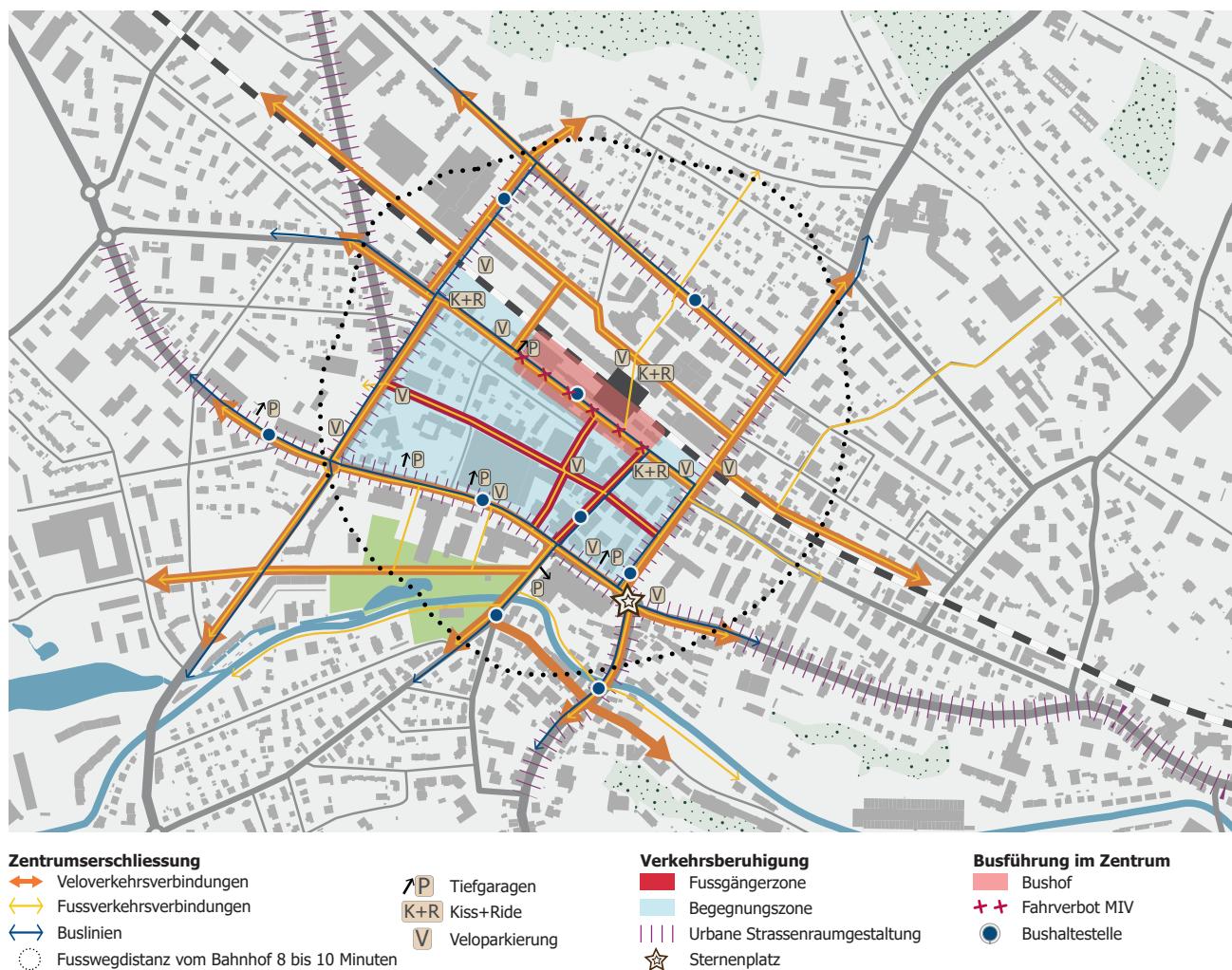


Abbildung 58: Verkehrsberuhigtes Zentrum. Neben Temposignalisationen ist auch die Umgestaltung der Strassenräume ein wichtiges Element.

**Zufahrt zum Bahnhof:** Trotz Sperrung der Bankstrasse für den MIV ist das Bringen und Abholen von Personen mit dem Auto weiterhin möglich. Vor der Personenunterführung auf der Nordseite des Bahnhofs sowie auch bei den Veloständern West und Ost auf der Südseite sind genügend grosse Kiss+Ride-Stationen vorhanden, möglichst nahe an den Zugängen zu den Bahnsteigen. Der Ausbau der Veloabstellplätze erfolgt koordiniert mit der Bahnhofsentwicklung.

**Veloparkierung im Zentrum:** Für eine geordnete Veloparkierung und eine möglichst velofreie Fussgängerzone werden entlang der Strassen mit frequenzorientierten Nutzungen kleinere und bei den Zugängen zu den Fussgängerzonen grössere Abstellanlagen realisiert. Hierfür wird ein Konzept zur Positionierung, Anzahl und Materialisierung erarbeitet. Dabei sind die Bedürfnisse nach gedeckten Anlagen und Angeboten für Lastenvelos oder Velos mit Anhängern zu berücksichtigen.

**Langfristige Umgestaltung der Webernstrasse:** Die Webernstrasse, neben der Poststrasse die Hauptverbindung vom Bahnhof ins Zentrum von Uster, wird in ihrer Funktion langfristig gestärkt. Bei einer Entwicklung des Jelmoliareals erfolgt eine Verlängerung bis zur Zürichstrasse. Die Arealentwicklung reagiert auf die neue Strassenverbindung, indem die Erdgeschossnutzungen passend gewählt und die Aussenraumgestaltung darauf abgestimmt werden. Durch die Berücksichtigung der Achse bei der Umgestaltung des Bahnhofsgebietes wird der Webernstrasse zusätzliches Gewicht verliehen.

### 8.2.3. Auf der Vielgestaltigkeit des Ustermer Zentrums aufbauen

Die für Uster charakteristische bauliche Vielfalt der einzelnen Strassengevierte ist auch im Zentrum die Grundeinheit für das Weiterbauen. Durch diese differenzierte Betrachtung von Baufeldern wird der kleinteilige und dadurch vielseitige Charakter erhalten und weiterentwickelt. Der Fokus liegt dabei eindeutig auf dem Aussenraum. Die Bautypologie ist so zu wählen, dass dieser gestärkt wird. Jegliche bauliche Entwicklung muss sich in ein Gesamtkonzept des betroffenen Baufelds einfügen.

Da durch die Entwicklung der für die südlich und nördlich unmittelbar angrenzenden Baufelder starke Anreize für eine städtebauliche Verdichtung entstehen, wird in den blau eingefärbten Baufeldern (Abbildung 59) eine stimmige Entwicklung als besonders bedeutend erachtet. Für die Revision der Bau- und Zonenordnung sind für diese Gebiete die Spielräume noch genauer auszuloten, es bedarf einer aktiven planerischen und städtebaulichen Begleitung der Entwicklung durch die Stadt, städtebaulicher Studien und daraus abgeleiteter städtebaulicher Spielregeln. Das STEK unterteilt die Baufelder in die folgenden Typen.

- **Typ 1:** Parzellenübergreifende Entwicklung mit parallel zu den zentralen Strassenzügen ausgerichteten Bauten und ruhigen Innenhöfen.
- **Typ 2:** Grösere Punktgebäude mit Bezug zur Hauptstrasse und nach hinten ausgerichteten Freiräumen.
- **Typ 3:** Durch die geringe Parzellentiefe Ausrichtung der Ge-

bäude auf beide Strassenseiten, wobei der Zugang zu Gewerbe- beflächen auf der frequentierten, Zugänge zu Wohnen allenfalls auf der schwächer frequentierten Strassenseite liegen.

- **Typ 4:** Parzellenübergreifende Entwicklung für eine dichtere Bebauungsstruktur, wobei vom Einfamilien- zum Mehrfamilienhaus gewechselt wird. Die Ansiedlung von Erdgeschossnutzungen als Alternative zum Wohnen ist entlang der frequentierten Strassen zu fördern.
- **Typ 5:** Parzellenübergreifende Entwicklung, wobei die wertvolle Grünraumstruktur erhalten bleiben soll. Leitmotiv ist das Thema «Haus mit Garten».
- **Typ 6:** Entwicklung grösserer Punkt- oder Sockelbauten, welche sowohl dem Stadtpark als auch der Zürichstrasse zugewandt sind. Die Aussenräume sind nach Süden gerichtet und ergänzen den heutigen Stadtpark.
- **Typ 7:** Zusammen mit der SBB sind die Areale am Bahnhof so zu entwickeln, dass die anstehenden Aufgaben Bushof und Veloparkierung nachhaltig gelöst werden können.

### 8.2.4. Durch Hochhäuser die Wahrnehmung des Zentrums unterstreichen

Das Zentrum von Uster bleibt das eigentliche Potenzialgebiet für Hochhäuser. Alle Baufelder des Zentrums gelten als potentielle Standorte, wobei Lage und Höhe aus dem Baufeld heraus als auch im Kontext des Zentrums zu begründen sind. Aufgrund der Topografie gelten für die einzelnen Baufelder unterschiedliche Maximalhöhen (siehe Abbildung 59).

Im Zusammenhang mit den angesprochenen Bebauungsstudien zum Erlangen von städtebaulichen Spielregeln ist auch ein möglichst schlankes Regelsystem für die Realisierung von Hochhäusern zu erarbeiten. Darin sollen neben Schattenwürfen, Sichtbeziehungen sowie Orientierung und auch die Gestaltung von öffentlich zugänglichem Raum auf den Dachgeschossen oder Sockelbauten angesprochen werden.

Hochhäuser ausserhalb des Zentrumsgebiets sind städtebaulich nicht zwingend; potenzielle Standorte wurden jedoch im Rahmen des STEK nicht vertieft geprüft. Bei entsprechenden Begehren ist durch die jeweiligen Projektverfasser eine städtebauliche Analyse vorzunehmen. Diese hat sich zumindest auf den jeweiligen Stadtteil zu beziehen und muss den Mehrwert des Standorts für die Umgebung, das Freiraumgefüge und das Stadtbild begründen. Die Erarbeitung entsprechender Studien ist mit der Stadtplanung abzustimmen.

### 8.2.5. Den öffentlichen Raum für mehr Aufenthaltsqualität strukturieren

Die Freiräume werden funktional zusammengefasst und unter spezifischen Schwerpunkten aufgewertet (Abbildung 60).

#### Schwerpunkt «Flanierzone»

Die Flanierzone umspannt das Gebiet um die Gerichtsstrasse und die Poststrasse, und im weiteren Sinne auch die Webernstrasse. Sie hebt sich durch eine repräsentative Gestaltung und Materialisierung der öffentlichen Strassen- und Platzräume



#### Mit Baufeldern auf der Vielgestaltigkeit aufbauen

- Baufelder mit hohem Entwicklungspotenzial
- Übrige Baufelder
- Kanten mit besonderen Gestaltungsansprüchen an den öffentlichen Raum

#### Die Wahrnehmung des Zentrums unterstreichen

- Maximale Gebäudehöhen
- Fusswegdistanz vom Bahnhof 8 bis 10 Minuten
- Fussgängerzone

**Abbildung 59: Baufelder.** Analog zum Prinzip der Stadtfelder soll im Zentrum beim Weiterbauen das jeweilige Baufeld berücksichtigt werden.

deutlich von den restlichen Zentrumsbereichen ab. Der öffentliche Raum ist für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Kleine Plätze und die «Vorzonen» heben sich gestalterisch vom restlichen Bereich ab und werden zu wichtigen Orientierungspunkten im Freiraumsystem. Die Flanierzone wird umgeben von einer attraktiv gestalteten Begegnungszone, welche die heutige Tempo-30-Zone ablöst.

#### Schwerpunkt «Räume von hoher Aufenthaltsqualität»

Stadträume mit Zugangsfunktion zu wichtigen Zentrumsorten bedürfen einer besonderen Gestaltung, denn sie sind viel genutzte Aufenthalts- und Durchgangsräume. Der Abschnitt der Zürichstrasse zwischen Sternenplatz und Nashornkreisel erhält ein neues Profil. Durch eine stadtverträgliche Querschnittsgestaltung des Strassenraums mit vergrösserten Vorzonen und einer sequenziellen Profilierung von Nutzungsschwerpunkten (wie Aussenbereiche von Restaurants, Bars, kulturellen Einrichtungen) gewinnt die Zürichstrasse an Aufenthaltsqualität. Kurzzeitparkplätze bringen zusätzlich Kundenfrequenz. Die Querungsmöglichkeiten werden so gesetzt, dass die Landihalle und der Stadtpark direkt angebunden sind. Durch das bewusste

#### Entwicklungsansätze für prioritäre Baufelder

- 1 Parzellenübergreifende Entwicklung, Zeilenbauten parallel zur Hauptstrasse mit ruhigen Innenhöfen
- 2 Grössere Punktbauten mit Bezug zur Hauptstrasse und nach hinten ausgerichteten Freiräumen
- 3 Ausrichtung der Gebäude nach beiden Strassenseiten, publikumsintensives Gewerbe im EG entlang der dunklen Kanten
- 4 Parzellenübergreifende Entwicklung für dichtere Baustruktur
- 5 Parzellenübergreifende Entwicklung, Leitmotiv «Haus mit Garten»
- 6 Grössere Punktbauten mit den Stadtpark erweiternden Aussenräumen
- 7 Entwicklung unter integraler Betrachtung des Bahnhofszentrums

Setzen von Baumgruppen und das Auflösen der linearen Baumreihen wird die rein strassenraumorientierte Gestaltung langfristig aufgehoben. Ein Gestaltungskonzept muss die Umgestaltung präzisieren. Der Sternenplatz ist das Eingangstor zum Stadtraum und wird dementsprechend neu konzipiert.

Die Berchtoldstrasse wird vom trennenden zum verbindenden Element zwischen Zeughausareal und kommerziellem Zentrum. Die Bahnhofstrasse, Bindeglied zwischen Stadthaus und Kern Nord und Süd, erfährt eine sinngemäss Umgestaltung. Der Zugang zur weitergeführten Zürichstrasse durch das «Kerngebiet» gilt es dabei gut erkennbar zu gestalten. Die Brunnen- und die Industriestrasse, wichtige Zugangsstrassen zum nördlichen Bahnhofsgebiet, werden intuitiver erlebbar.

#### Schwerpunkt «Wichtige Langsamverkehrsachsen»

Grundsätzlich sind die Verbindungsachsen durch die lineare, strassenbegleitende Gestaltung stark durchgrün. Die Verbindungsachsen an der Zürichstrasse grenzen sich durch die lineare Gestaltung klar von der Flanierzone auf derselben Strasse ab, begrünte Mittelstreifen können als zusätzliches Gestaltungselement dienen.

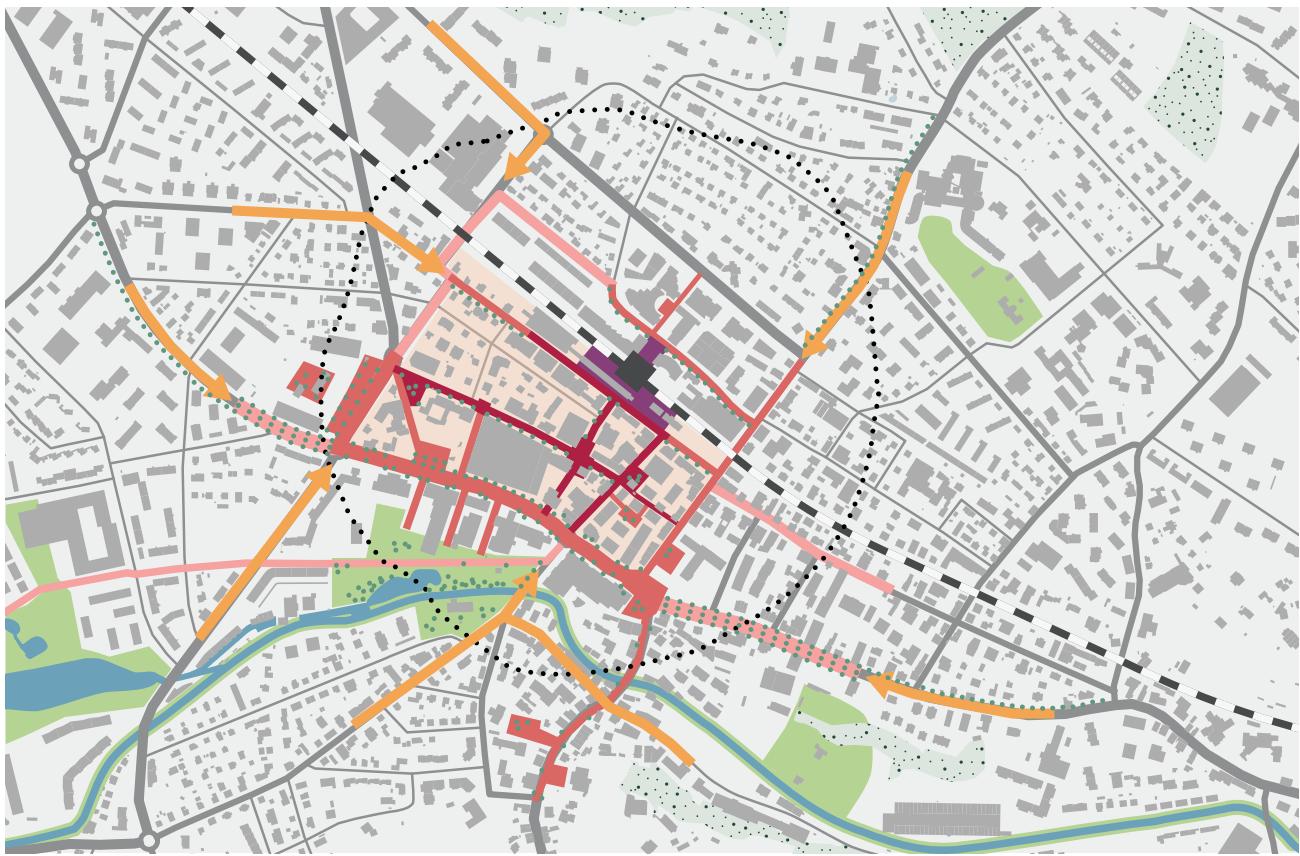


Abbildung 60: Öffentliche Räume im Stadtzentrum. Öffentliche (Frei-)Räume werden ihrer Funktion entsprechend aufgewertet.

#### Schwerpunkt «Bahnhofsumgebung»

In der Bahnhofsumgebung sind die Warte- und Aufenthaltsbereiche ansprechend und zu allen Tageszeiten für die subjektive Sicherheit adäquat zu gestalten. Die Ausgestaltung der Plätze erfolgt abgestimmt auf die Erweiterung des Bahn- und Bushofs.

#### 8.2.6. Mit EG-Kategorien Adressbildung und Zugänglichkeit verbessern

Zur Unterstützung des Gewerbes wird der kundenorientierte Detailhandel in einzelnen Strassenzügen konzentriert. Insbesondere die Südseite ist dafür für attraktive Aussenräume vorzusehen, da die längere Sonnenscheindauer die Aufenthaltsqualität positiv beeinflusst. Beides wird in der Bau- und Zonenordnung mit der Setzung von Nutzungsschwerpunkten und Gestaltungsgrundsätzen für die Erdgeschossflächen an den Zentrumsstrassen definiert.

– **Erdgeschosstyp «Muss»:** In den Erdgeschossen sind zwingend frequenzorientierte Nutzungen enthalten. Beim Kleingewerbe sind die Übergänge vom Gebäude zum Aussenraum so zu gestalten, dass die Erdgeschossnutzer sich diesen aneignen können. Dies setzt freie Flächen sowie idealerweise eine teilweise Überdachung (z. B. Vor- oder Rücksprünge) voraus.

– **Erdgeschosstyp «Kann»:** Die Erdgeschosse können sowohl mit kundenorientierten Nutzungen als auch «stillem» Gewerbe gefüllt werden.

– **Erdgeschosstyp «Offen»:** In diesen Erdgeschossen sind alle Nutzungen möglich, somit auch Wohnen. Wird Wohnen realisiert, ist dies grundsätzlich als Hochparterre auszugestalten, womit der öffentliche Aussenraum bis zur Fassade erstreckt werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, sind die privaten Vorzonen baulich vom öffentlichen Raum abzugrenzen. Lösungen mit biederem «Abstandsgrün» sind zu vermeiden.

#### 8.2.7. Aktivierung und Belebung des Zentrums

Zur Belebung des Zentrums können die baulichen Interventionen durch Massnahmen auf der Nutzungsebene ergänzt werden, die ausserhalb der Stadtplanung angesiedelt sind. Dies sind mögliche Instrumente zur Zentrumsbelebung und zur Stadtbelebung allgemein (Abbildung 61).

#### Stossrichtung «mobile Gastronomie»

**Saisonale Buvetten:** Buvetten, welche über ein paar Monate an einem bestimmten Ort in einfachen «Barackeninfrastrukturen» aufgestellt werden, tragen zu Aufwertung und Belebung eines Standorts bei. Sie schaffen Aufenthaltsqualität und

verbreitern das Gastronomieangebot. Zur Initiierung von Buvetten besteht folgender Handlungsbedarf:

- Gesetzliche Grundlagen anpassen (Öffnungszeiten, Bewilligung)
- Standort(e) bestimmen
- Erweiterung der öffentlichen WC-Anlagen
- Ausschreibungsverfahren starten

**Foodtrucks:** Foodtrucks sorgen für Belebung, Aufenthaltsqualität und die temporäre Erweiterung des Gastronomieangebots. Sie dürfen zu bestimmten Zeiten an bestimmten Orten aufgestellt werden, wobei eine Bewilligung notwendig ist. Um attraktiver Standort für Foodtrucks zu werden, besteht für die Stadt Uster folgender Handlungsbedarf:

- Übersichtsplan mit Standplätzen
- Verfügbarkeit öffentlicher WC-Anlagen
- Leitfaden mit Entsorgungskonzept
- Standardisiertes Bewilligungsverfahren

#### **Stossrichtung «neue Nutzungen in Gebäuden ermöglichen»**

**Zwischennutzung:** In der Schweiz ist Zwischennutzung kein eigenständiger rechtlicher Begriff. Bewilligungsgesuche stellen die zuständigen Behörden oft vor Entscheidungsprobleme. Im Vordergrund stehen die Zonenkonformität, umweltschutzrechtliche Bestimmungen und Brandschutz. Um Zwischennutzungen zu ermöglichen, braucht es ein politisches Bekenntnis, die rechtlichen Grundlagen zugunsten einer Zwischennutzung auszulegen. Im Rahmen einer Immobilienstrategie können Zwischennutzungen bei eigenen Liegenschaften initiiert werden.

**Förderung Kleinstbetriebe:** Mit diversen Massnahmen können Kleinstbetriebe, auch in Kombination mit Geschäften, gefördert werden. Für Uster müssen die relevanten Hebel überprüft werden, wichtig sind in jedem Fall die Vereinfachungen und Erleichterungen in den Bereichen Anwesenheitspflicht und Betriebsbewilligungen.



#### **EG-Kategorisierung für die Adressbildung**

- MUSS: Frequenzorientierte Erdgeschosznutzung, Mieter muss auf Laufkundschaft ausgerichtet sein
- KANN: Mieter muss nicht auf Laufkundschaft ausgerichtet sein, aber kein Wohnen im EG
- OFFEN: Alle Nutzungen im EG möglich, allfälliges Wohnen im Hochparterre
- Baufelder
- Frequenzreiche Straßen, Fuss- und Veloverkehr
- Fusswegdistanz vom Bahnhof 8 bis 10 Minuten

#### **Aktivierung und Belebung: Mögliche Nutzungen und deren Standorte**

- |                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| ● Förderung Kleinstbetriebe    | ● Open-Air-Jugendanlässe           |
| ● Pop-up im öffentlichen Raum  | ● Foodtrucks (Tagesbewilligung)    |
| ● Zwischennutzungen            | ● Buvetten / Sommerbars (saisonal) |
| ● Pop-up-Stores                | ● Kleinveranstaltungen             |
| ::: Grossflächigere Massnahmen |                                    |

**Abbildung 61: EG-Kategorien und Zentrumsbelebung.** Für eine Konzentration der Belebung auf die frequenzreichen Straßen wird auf die Ausgestaltung der Gebäude geachtet. Strassenzugewandte Gebäudekanten weisen für die EG-Nutzung spezielle Anforderungen auf. Die Aktivierung und Belebung des Zentrums wird durch die Ansiedlung von (temporärer) Nutzungen gefördert. Dafür sind aber auch Massnahmen ausserhalb der Stadtplanung notwendig.

**Stossrichtung «temporäre Aneignung des öffentlichen Raums ermöglichen»**

**Vereinfachte Bewilligungen für Kultur- und Freizeitanlässe:**

Mit Sonderbewilligungsverfahren für gemeinnützige Zwecke kann die Aneignung von Freiräumen durch Vereine, Kultur, Quartierorganisationen, aber auch Jugendliche und Kinder erleichtert werden. Dazu müssen Kriterien für eine Bewilligung entwickelt werden. Handlungsbedarf:

- Einen Ablauf innerhalb der Verwaltung entwickeln
- Ein Merkblatt und ein Gesuchformular erstellen
- Kommunikation und Zugang zu Informationen gewährleisten (Website, Zeitungen)

**Temporäre Aktivitäten im öffentlichen Raum:** Mit der Ermöglichung von temporären Aktivitäten im öffentlichen Raum können Gewerbe, Organisationen, aber auch Anwohnerinnen und Anwohner (vordefinierte) öffentliche Räume temporär in Beschlag nehmen und diese zeitlich begrenzt umgestalten. Notwendige Vorkehrungen sind:

- Regeln und Ablauf festhalten
- Ansprechperson in der Stadtverwaltung bestimmen
- Kommunikation und Zugang zu Information gewährleisten (Website, Zeitungen)
- Allenfalls ein Signet als Gütesiegel entwickeln



**STADTHAUS**



**09**

**AKTIVE STADTENTWICKLUNG**

# 09

# AKTIVE STADTENTWICKLUNG

## 9.1. AUSGANGSLAGE

### 9.1.1. Planungstradition in Uster

Uster hat eine lange Tradition, städtebauliche Entwicklungen mit Investoren und Grundeigentümern zu verhandeln. Ein erfolgreiches Beispiel dafür ist die Zentrumsentwicklung, die mit einer Vorinvestition der Stadt in eine Test- und Masterplanung initiiert worden ist und bis heute viele Aktivitäten und Investitionen bei Grundeigentümern ausgelöst hat. Weitere Beispiele sind die Umnutzungsprojekte ehemaliger Industriearale wie die Siedlungen im Lot oder Arche Nova. Auch hier hat die Stadt mitverhandelt, wodurch hervorragende Architektur mit einem gesamtstädtischen Mehrwert verknüpft werden konnte.

Gebiets- und Arealentwicklungen fanden in Uster mehrheitlich unter Anwendung der folgenden Planungsinstrumente statt:

- Quartierplanverfahren
- Testplanungen, Wettbewerbsverfahren
- Gestaltungsplanverfahren/Sondernutzungsplanung
- Städtebauliche Verträge
- Aktive Bodenpolitik

Dank diesem langjährigen Vorgehen wird die Stadt von Investoren als verlässlicher Partner bei Projektentwicklungen wahrgenommen (Eigentümerbefragung Zimraum 2019: 25). Eine gute Basis für die Herausforderungen der Innenentwicklung, wo es noch mehr darum geht, Eigentümer zu Investitionen auf ihren bebauten Grundstücken zu motivieren. Die Wahl eines Umsetzungsinstruments hängt dabei vom Handlungsbedarf ab.

### 9.1.2. Entwicklungsmotivation aus Eigentümer- und Investorensicht

Ein Grossteil der Wachstumsreserven befindet sich auf Liegenschaften mit Einfamilienhäusern. Dies bedeutet, dass an Innenentwicklungsprozessen vermehrt unerfahrene Privateigentümer beteiligt sind. Derzeit werden Entwicklungen grösstenteils bei einem Eigentümerwechsel in Angriff genommen, im fehlenden Wissen um das Verdichtungspotenzial.

Bei der Entwicklung von (unternutzten) Liegenschaften im Sinne der Innenentwicklung spielen für professionelle Investoren verschiedene Faktoren eine Rolle. Eine notwendige Sanierung kann Anstoß für eine Entwicklung sein, wird im Kontext von städtischen Vorgaben an die Außenraumgestaltung oder Mehrwertabgaben jedoch stark relativiert. Generell sind Verdichtungsprojekte nur auf Flächen im langjährigen Besitz interes-

sant, da die hohen Landpreise im Falle eines Landerwerbs und die Mietausfälle während des Umbaus den Zusatzgewinn in den meisten Fällen aufheben.

Entscheiden sich Investoren für eine Entwicklung, ist für sie ein professionelles Gegenüber aus Politik und Verwaltung zentral. Wichtig sind rasche Prozesse, Planungssicherheit und Transparenz bei Entscheidungen. Bei parzellenübergreifenden Entwicklungen mit unerfahrenen Besitzern ist eine koordinierende Unterstützung seitens Stadt erwünscht (Zimmerli 2019: 35-38).

### 9.1.3. Voraussetzungen für die aktive Stadtentwicklung

Ein Wachstum im Bestand stellt Uster vor neue Herausforderungen. Neben der Förderung von parzellenübergreifenden Bauprojekten durch Private muss die Stadt auch Investoren und Unternehmen ansprechen können. Dies bedingt eine aktiver Rolle der öffentlichen Hand. Es braucht ein politisches Bekenntnis zum entsprechenden Ressourceneinsatz und für den Einsatz von Dialoginstrumenten mit Investoren.

Neben den klassischen Instrumenten sind Prozesse gefragt, mit welchen «Entwicklungshilfe» geleistet wird. Neben einer aktiven Bodenpolitik und der Abgabe von Land im Baurecht könnten dies initierende Vorleistungen oder Beratung und Betreuung in allen Projektphasen sein. Die Stadtverwaltung muss dabei als verlässlicher Partner auftreten und Planungssicherheit bieten (Zimmerli 2019: 38). Im Kontext der Stossrichtungen des STEK erlauben solche Instrumente eine zielgerichtete Stadtentwicklung von hoher Qualität. Zur Etablierung der neuen Instrumente können Pilotprojekte mit einer spezifischen Öffentlichkeitsarbeit beitragen.

Zu guter Letzt kann die Stadt Investoren und Unternehmen eine Plattform bieten, sich über anstehende Entwicklungen und Standortpotenziale zu informieren. Die Standortförderung übernimmt auch hier eine aktive Rolle in der Stadtentwicklung. Diese Art von Stadtentwicklung gelingt aber nur, wenn sich die Politik für eine aktive Boden- und Stadtentwicklungsarbeit ausspricht. Da dieser Aushandlungsprozess in Uster noch nicht angetreten ist, kann das STEK hier keine abschliessenden Ansätze nennen. Auch bedingt eine aktive Stadtentwicklung eine Umstrukturierung in der Verwaltung. Die im Folgenden aufgeführten Instrumente zeigen auf, wie die Stadt Uster die aktive Stadtentwicklung angehen möchte.

## **9.2. USTER PLANT PROAKTIV UND GEHT NEUE WEGE BEI DER INNENENTWICKLUNG**

### **9.2.1. Standortförderung, Stadtentwicklung und Bodenpolitik gehen Hand in Hand**

Für die tatsächliche Entwicklung ist die Stadtplanung auf die Zusammenarbeit mit der Standortförderung und die städtischen Finanzen angewiesen. Mit drei Stossrichtungen kann die Realisierung von Innenentwicklungsprojekten unterstützt werden.

#### **Stossrichtung «Investoren und Unternehmen finden»**

Durch gezieltes Engagement der Stadt können Grundeigentümer und Investoren angesprochen und bei der Entwicklung von Bauprojekten in Uster unterstützt werden. Je nachdem bietet sich eine Zusammenarbeit der Verwaltungsbereiche Stadtplanung, Liegenschaften und Standortförderung an.

**Jährlicher Investorentag:** An einem jährlichen Investorentag präsentiert die Stadt Uster grössere Aufwertungsprojekte. Entwicklern wird eine Plattform geboten, geplante Areale zu präsentieren und Investoren, Unternehmen oder Betreiber zu finden. Der Tag soll zum weit herum bekannten Netzwerkanlass werden.

**Entwicklungsmöglichkeiten für ansässige Unternehmen:** Investoren für grössere Büro- und Gewerbebeflächen sind in der Regel die Unternehmen selbst. Für die Weiterentwicklung von Ustermer Unternehmen auf Stadtgebiet muss die Stadt offen für Verhandlungen und Unterstützungsarbeit sein.

**Definition politischer und wirtschaftlicher Ziele:** Die öffentliche Hand möchte mittels städtebaulichen Verträgen eine hochwertige Stadtentwicklung sicherstellen. Im Rahmen der Projektentwicklung, vor Projektbeginn, gilt es, die öffentlichen Interessen (Städtebau, Erdgeschossnutzungen, Wohnformen) mit den wirtschaftlichen Zielen des Investors (z. B. Renditevorgaben) abzustimmen respektive auszuhandeln. Basis bildet das Mehrwertabschöpfungsgesetz MAG. Dies schafft Planungssicherheit auf beiden Seiten.

#### **Stossrichtung «Behördliche Hürden abbauen»**

Zwischennutzungen und die Belebung des öffentlichen Raums bedingen vereinfachte Bewilligungs- und Nutzungsverfahren. Dabei hat die Stadt verschiedene Handlungsansätze.

**Nutzungskonzept öffentliche Stadträume:** Mit einem Nutzungskonzept kann festgelegt werden, welche kulturellen oder wirtschaftlichen Nutzungen wo ermöglicht werden sollen. Mögliche Aktivitäten sind Foodtrucks, saisonale Buvetten, Zwischennutzungen, vereinfachte Bewilligungen für Kultur- und Freizeitanlässe, Förderung von Kleinstbetrieben oder temporäre Aktivitäten. Die Ansätze sind im Kapitel 8.2.7 beschrieben.

**Spezifische Bewilligungsverfahren:** Durch vereinfachte Bewilligungsverfahren für Zwischennutzungen und temporäre Gastronomiekonzepte kann Uster als attraktiver Standort gefördert werden. Die Anpassung des Regelwerks zur Nutzung des öffentlichen Raums erleichtert die Belebung des städtischen Freiraums zusätzlich, nicht nur im Zentrum.

**Aktivitäten der Wirtschaftsförderung:** Weiterführen der etablierten Gefässe wie die Zukunftswerkstatt «Plan U» oder Aktivitäten des Vereins «Herzkern Uster». Die Vereine können als wichtige Plattform fungieren, um Projekte zu ermöglichen.

#### **Stossrichtung «Die Ansiedlung geeigneter Nutzungen fördern»**

Uster kann die Ansiedlung geeigneter Nutzungen auf zwei Ebenen fördern: durch Vereinbarungen mit Investoren oder durch Impulse eigener Entwicklungen.

**Nutzungsvereinbarungen:** Zielvereinbarungen, Nutzungsvereinbarungen und städtebauliche Verträge als juristische Grundlage für die Zusammenarbeit mit Investoren und zur Realisierung bestimmter Angebote.

**Entwicklungsprojekte auf städtischen Grundstücken:** Lancierung eigener Projekte durch Umnutzungen, Neuentwicklungen oder die Abgabe im Baurecht, um erwünschte Nutzungen zu initiieren.

### **9.2.2. Implementierung neuer Planungsinstrumente**

Die klassischen Planungsinstrumente haben sich in Uster bewährt und werden weiter eingesetzt. Sie werden um spezifische Entwicklungsinstrumente für die Innenentwicklung ergänzt. Die durch die Politik festzulegenden Ansätze sind nach Stossrichtungen geordnet.

#### **Stossrichtung «Mehrere Eigentümer zur abgestimmten Entwicklung zusammenbringen»**

Auf der Planungsebene kann die aktive Stadtentwicklung einen Beitrag zu einer abgestimmten Innenentwicklung leisten, mit dem Investoren und Eigentümer aktiviert, Qualitäten gesichert und mehr Möglichkeiten geboten werden.

**Geviert-Entwicklungsleitbild:** Initiierung von übergeordneten Planungen (z. B. Geviert-Entwicklungsleitbild, Testplanung) mit dem Ziel, einen Orientierungsrahmen für einzelne Projektentwicklungen zu schaffen sowie eine Dialogplattform aufzubauen, über die verschiedene Eigentümer ins Gespräch kommen, in Verhandlung treten und Entwicklungsinteressen abgleichen können.

**Dynamische Sondernutzungsplanung:** Im Gestaltungsplan wird eine Ausnützung über das gesamte Geviert festgelegt. Innerhalb der Baufelder ist eine Bandbreite an Ausnützung möglich (minimal/maximal). Wer zuerst baut, kann (wahlweise) mehr Ausnützung abschöpfen.

**Aktivierung von Eigentümern in Transformationsgebieten:** Zur Aktivierung von mehreren Grundeigentümern in Transformationsgebieten kann der finanzielle Beitrag an eine Initialplanung als Katalysator genutzt werden: Als Ausgangslage wird ein Planungskredit beschlossen. Grundeigentümer können sich in einem vordefinierten Zeitfenster in einer losen Gemeinschaft mit einer ersten Ideenskizze und einem groben Realisierungszeitplan auf diesen Planungskredit bewerben. Die Vergabe des Planungskredits kann sich auf noch zu definierende

Kriterien abstützen: Er geht entweder vollständig oder aufgeteilt in mehrere Pakete an die grösste Eigentümergruppe, an die Gruppe mit dem grössten Planungsperimeter, an die Gruppe mit der besten Ideenskizze oder an die Gruppe, die zuerst realisiert. Die Kriterien können auch kombiniert werden. Das Vorgehen soll dazu beitragen, Grundeigentümer zu organisieren und handlungsfähig zu machen.

**Qualitätssicherung:** Die Verantwortung der Stadt geht über die Einforderung von qualitätssichernden Massnahmen bei komplexeren Planungs- und Bauvorhaben hinaus. Es muss ein Leitfaden entwickelt werden, nach welchen Kriterien die Umsetzung geprüft wird und welche Sanktionen bei der Nicht-Umsetzung getroffen werden.

**Stossrichtung «Eigentümer zu Investitionen bewegen»**  
Durch impulsgebende Projekte im städtischen Raum oder die entsprechende Unterstützung durch die öffentliche Hand können weitere Anreize für Entwicklungen gesetzt werden.

**Investitionsprojekte zur Aufwertung von öffentlichen Räumen:** Mit Aufwertungsprojekten im öffentlichen Raum (Strassenraum, Plätze, Freiraumgestaltung, Tempo 30 etc.) steigt der Wert der angrenzenden Privatgrundstücke, womit sich Investitionen in den Gebäudebestand eher lohnen. Der Fokus liegt auf der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Velofahrerinnen.

**Anlaufstelle:** Aufbau einer Anlaufstelle, die Anfragen zu Bauvorhaben entgegennimmt. Im Hintergrund kann ein «Qualitätsicherungsnetzwerk» mit privaten Büros aufgebaut werden, über das Kompetenzen an interessierte Privateigentümer vermittelt werden können.

**Bauvoranfrage:** Mit Bauvoranfragen können Investoren bereits sehr früh Ideen im Hinblick auf eine Baubewilligung prüfen lassen. Sie erhalten damit mehr Planungssicherheit.

**Stossrichtung «Eigenheimerweiterung, Eigenheimverkauf und Wohnungsumzüge fördern»**  
Privateigentümer mit Einfamilienhäusern können darin unterstützt werden, ihr Eigenheim an veränderte Ansprüche anzupassen oder auch sich eine passende Form für das Wohnen im Alter zu suchen. Es besteht das Risiko, dass durch Investitionen zum Eigenbedarf der Flächenverbrauch im Alter nicht reduziert werden kann. Das sind mögliche Ansätze.

**Lancierung des Programms «Weiterbauen»:** Einfamilienhausbesitzer werden zu einem Informationstag eingeladen, an dem sie sich über Weiterentwicklungsmöglichkeiten ihres Eigenheims informieren können und Kontakte zu entsprechenden Fachpersonen erhalten. Angebot einer «Potenzialanalyse» im Rahmen dieses Programms, um Möglichkeiten aufzuzeigen.

**Marktplatz für Wohnungsanbieter:** Lancierung eines jährlichen «Marktplatzes der Wohnungsanbieter» oder «Tag der offenen Wohnungen», bei dem Wohnungsanbieter ihre Wohnungen oder Wohnprojekte der interessierten (älteren) Ustermer Bevölkerung (sowie der interessierten Bevölkerung aus der Region) präsentieren können.



# 10 UMSETZUNG

# 10

# UMSETZUNG

## 10.1. DAS STEK ALS GRUNDLAGE FÜR DIE RAUM-ENTWICKLUNG

Mit seinen Leitsätzen und Strategien lenkt das STEK die übergeordnete räumliche Entwicklung der Stadt bis 2035. Vom Stadtrat eigenverbindlich festgesetzt, gilt es als wichtigstes Grundlagenpapier für die kommunale Richt- und Nutzungsplanung. Wohlverstanden basiert das STEK auf einer Momentaufnahme. Die Umstände für die Raumplanung ändern sich aber laufend, und es ergeben sich ständig neue Voraussetzungen und Möglichkeiten. Wo sich die Rahmenbedingungen geändert haben, werden die kommenden Planungsschritte die Entwicklungsansätze anpassen müssen. Ansonsten gilt es, die STEK-Ziele zu konkretisieren und behördenspezifische eigentümerverbindlich festzulegen.

Damit das STEK als Gesamtkonzept seine Wirkung positiv entfalten kann, ist die Entwicklung sogenannter Schlüsselprojekte essenziell. Als Schlüsselprojekte werden Interventionen bezeichnet, welche Impulsgeber für die Entwicklung ihrer Umgebung sind und einen grossen Beitrag an das Zielbild für «Stadt- raum Uster 2035» leisten. Schlüsselprojekte befinden sich sinngemäss in dynamischen Gebieten. Sie wurden bewusst gewählt, damit die unterschiedlichen Wachstumsdynamiken in den Stadtteilen und Aussenwachten erhalten bleiben können. Das Ziel, den Grossteil des Wachstums in der Kernstadt abzu- fangen, wird somit gestützt.

Die nachfolgenden Projekte können umgehend gestartet werden. Die Umsetzung des STEK findet somit parallel in der Überarbeitung der kommunalen Richtplanung und in der Umsetzung von Folgeprojekten statt.

## 10.2. SCHLÜSSELPROJEKTE

Bereits während der Erarbeitung hat der Steuerungsausschuss beschlossen, direkt aus dem STEK Folgeprojekte auszulösen (Abbildung 62). Aus planerischer Sicht sind die Umsetzung des verkehrsberuhigten Zentrums und der Ausbau des Bushofs prioritär zu behandeln. Es liegt in der Verantwortung des Stadtrats, die entsprechenden Projekte zu lancieren.

### 10.2.1. Bahnhofzentrum

Der Bahnhof ist als attraktives Bahnhofszentrum zu entwickeln. Dazu gehört die Entwicklung des Bahnhofs als ÖV-Drehscheibe mit einem gut funktionierenden und für alle Passagiere hinder- nisfrei nutzbaren Bushof. Durch die zeitliche Vorgabe des Bun-

des (Anmerkung: gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG des Bundes muss der Bushof bis Ende 2023 barrierefrei ausgestaltet sein) und die bestehenden Kapazitätsengpässe ist die Umsetzung prioritätär. Gleichzeitig ist ein Ausbau der Veloparkierung umzusetzen. Aber auch eine städtebauliche Weiterentwicklung mit Ausbau des Dienstleistungsangebotes sowie eine Aufwertung der Ankunftsorte mit den Bahnhofsplätzen Süd und Nord sind anzustreben.

Kosten: hoch – Volksentscheid notwendig  
Involvierte: Kanton, SBB, VZO, Stadt Uster  
Zeithorizont: kurzfristig

### 10.2.2. Verkehrsberuhigtes Zentrum

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine bessere Erreichbarkeit für Fussgänger und Velofahrende im Zuge einer Verkehrsberuhigung sind für die öffentliche Hand der grösste Hebel zur Aufwertung des Stadtzentrums. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Auto via Zürichstrasse zu wahren. Da sich im Zentrumsgebiet viele Nutzungsansprüche überlagern, sind bei der Projekterarbeitung das ansässige Gewerbe und der Gemeinderat miteinzubeziehen.

Kosten: offen (abhängig von Eingriffstiefe)  
Involvierte: Kanton, Stadt Uster  
Zeithorizont: kurzfristig

### 10.2.3 Zeughausareal

Die bereits weit fortgeschrittene Planung des Kulturzentrums auf dem östlichen Teil des Zeughausareals wird weiterverfolgt. Dieser Arealteil befindet sich im Eigentum der Stadt. Mit der Realisierung des Kulturzentrums und den Wohnnutzungen im Westteil des Areals, ein Teil davon in Form von gemeinnützigem Wohnungsbau, erhält das Areal einen neuen Stellenwert im Stadtgefüge.

Durch die Ansiedlung öffentlicher und kultureller Nutzungen übernimmt das Zeughausareal eine wichtige Zentrumsfunktion. Neben der Umsetzung des bewilligten Gestaltungsplans ist auch die Verbindung der Freiräume des Zeughausareals mit den umgebenden Frei- und Strassenräumen entscheidend.

Kosten: hoch  
Involvierte: Stadt Uster  
Zeithorizont: mittelfristig

#### 10.2.4. Landschafts- und Freiraumentwicklung Seefeld

Im Seefeld kann mit wenigen Interventionen viel bewirkt werden. Prioritäre Massnahmen sind neben dem Neubau eines Seerestaurants die Entflechtung des Freizeitverkehrs, die Erstellung eines Rundwegs und der Ausbau der Liegewiesen.

Kosten: tief

Involvierte: Grundeigentümer, Stadt Uster

Zeithorizont: kurzfristig

Rahmen von Einzelprojekten entlang des Aabachs. Das Wegekonzept soll mit ökologischen Aufwertungsmassnahmen im Mündungsbereich und für den obersten und untersten Abschnitt ergänzt werden.

Kosten: mittel

Involvierte: Kanton, Grundeigentümer, Stadt Uster

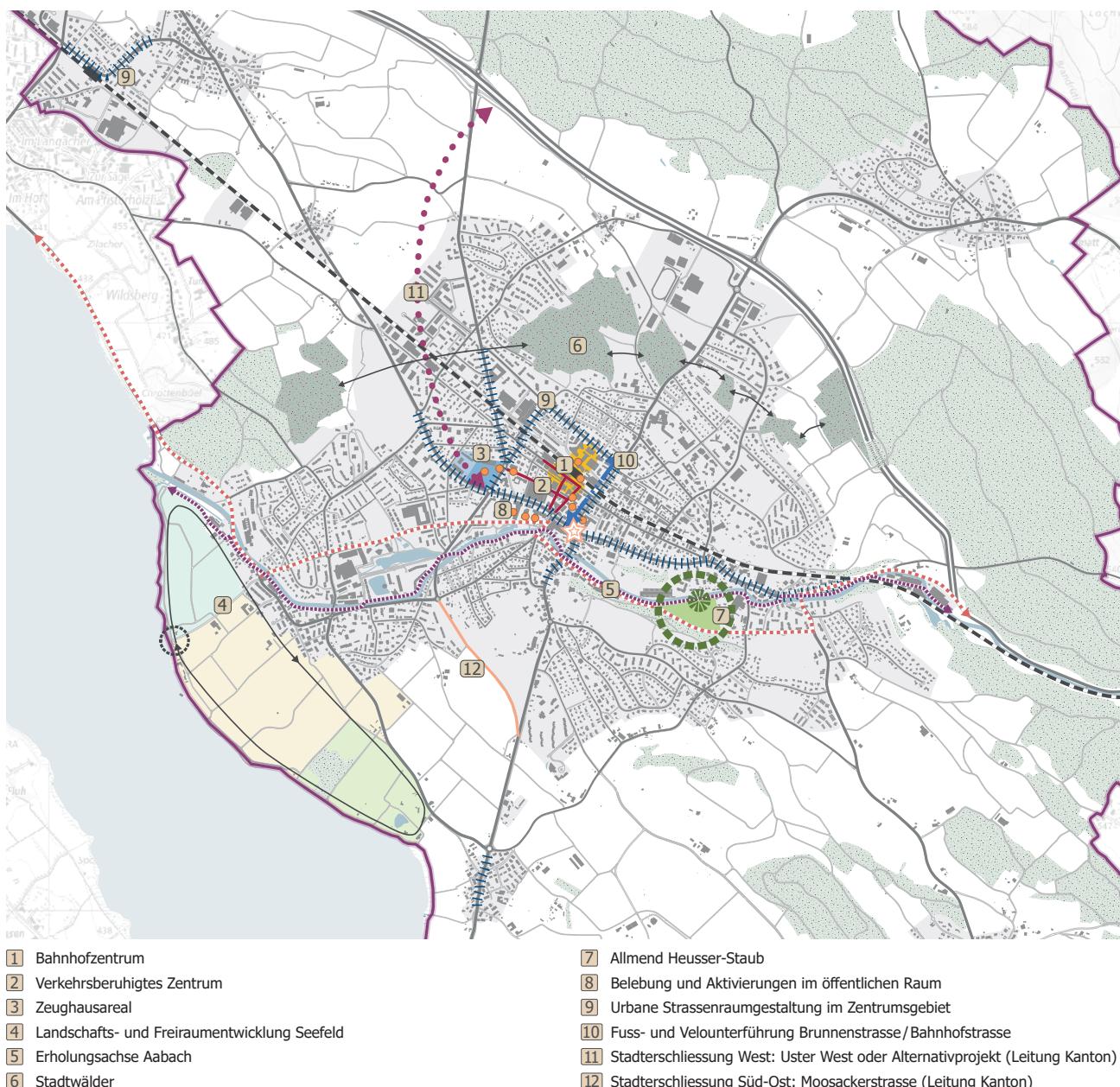
Zeithorizont: mittelfristig (Einzelprojekte)

#### 10.2.5. Erholungsachse Aabach

Die Wegführung für den Langsamverkehr entlang des Aabachs ist weiter zu optimieren. Die Umsetzung erfolgt vorwiegend im

#### 10.2.6. Stadtwälder

Zur verbesserten Erholungsnutzung der stadtnahen Wälder sind gezielte, sanfte Massnahmen notwendig. Auf ihren Waldflächen kann die Stadt zeitnah Erholungspotenziale ausschöpfen und dadurch das Seefeld und Naturschutzgebiete entlasten.



**Abbildung 62: Schlüsselpunkte.** Mit der Umsetzung von Schlüsselpunkten kann das STEK seine Wirkung positiv entfalten, auch wenn nicht alle Stoßrichtungen des STEK weiterverfolgt werden können.

Kosten: tief  
Involvierte: Waldbesitzer, Stadt Uster  
Zeithorizont: mittelfristig

#### **10.2.7. Allmend Heusser-Staub**

Nach dem Ausbau der Fussballplätze auf der Sportanlage Buchholz werden die Flächen Heusser-Staub frei für eine neue Nutzung. Ziel ist es, diese der Bevölkerung für eine nicht institutionalisierte, polysportive Nutzung zur Verfügung zu stellen – als Allmend. Diese Nutzweise stellt eine qualitative Ergänzung der Parkanlagen entlang des Aabachs dar. Für eine zeitnahe Nutzung muss baldmöglichst ein Gestaltungskonzept für die Allmend, die punktuelle Aufweitung des Aabachs und die Anbindung an das Freiraumnetz erarbeitet werden.

Kosten: mittel  
Involvierte: Stadt Uster, Kanton  
Zeithorizont: mittelfristig

#### **10.2.8. Belebung und Aktivierungen im öffentlichen Raum**

Für die Belebung des öffentlichen Raums sind Aktivitäten vom Verein Herzkern, dem Gewerbeverein oder ähnlichen Institutionen notwendig. Zudem sind vereinfachte Bewilligungsprozesse für Veranstaltungen respektive temporäre nutzungen des öffentlichen Raumes zu definieren.

Kosten: günstig  
Involvierte: Stadt Uster, Verein Herzkern, Gewerbeverein, WFU  
Zeithorizont: stetig (Einzelprojekte)

#### **10.2.9. Urbane Strassenraumgestaltung im Zentrumsgebiet**

Mit der Aufwertung der Strassenräume als integrierten Stadtraum mit Qualitäten für den Langsamverkehr kann viel für die Wahrnehmung von Uster als urbanes Regionalzentrum und zur Veloförderung erreicht werden. Prioritär ist die Umgestaltung des Sternenplatzes sowie der Zürichstrasse, der Berchtoldstrasse und der Bahnhofstrasse.

Durch eine Verstetigung des motorisierten Verkehrs auf einem tiefen Temporegime können Aufwertungen für Fussgänger und Velofahrer erzielt werden, ohne dass die Kapazität für den motorisierten Verkehr eingedämmt wird. Die Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer bleibt auf diesen Strassenzügen damit gewahrt.

Kosten: hoch  
Involvierte: Kanton, VZO, Stadt Uster  
Zeithorizont: langfristig

#### **10.2.10. Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse / Bahnhofstrasse**

Zur Verbindung des nördlichen Teils von Uster mit dem südlichen Teil und umgekehrt ist eine Fuss- und Velounterführung

auf der zentralen Achse Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse ein wichtiges Element zur Förderung des Langsamverkehrs. Diese wichtige Verbindung verbindet den südlichen Stadtteil ideal mit den Institutionen der Gesundheitsmeile oder der Sportanlage Buchholz. In der Gegenrichtung ist sie der zentrale Zugang der nördlich der Bahngleise gelegenen Quartiere zum Stadtzentrum sowie Richtung Niederuster und zum See.

Dieses zentrale Infrastrukturelement ist in Abstimmung auf die Entwicklung «Bahnhofzentrum» (Fahrbeziehungen Buslinien sowie Anordnung und Erschliessung Veloparkierungsanlagen) sowie auf die Kapazitäten von Dammstrasse und Winterthurerstrasse für den motorisierten Verkehr abzustimmen.

Kosten: hoch – Volksentscheid notwendig  
Involvierte: Kanton, SBB, Stadt Uster  
Zeithorizont: langfristig

Die ersten neun Schlüsselprojekte fallen in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Uster. Sie können somit unabhängig von übergeordneten Planungen realisiert werden. Zur Umsetzung der STEK-Ziele ist eine angemessene Stadterschliessung jedoch unabdingbar. Bei den zwei letztgenannten Schlüsselprojekten liegt die Führung allerdings beim Kanton Zürich.

#### **10.2.11. Stadterschliessung West: Uster West oder Alternativprojekt (Leitung Kanton)**

Die Stadterschliessung ab der Autobahnausfahrt Uster West ist sicherzustellen. Es gilt, einen niveaufreien Bahnübergang einzusetzen, um die Erreichbarkeit der Stadt Uster mit dem motorisierten Individualverkehr auch bei einem realisierten Doppelspurausbau der S-Bahn und den damit verbundenen, wesentlich längeren Barrièreschliesszeiten zu gewähren.

Aufgabe der Stadt Uster ist dabei, den projektverantwortlichen Kanton zu unterstützen, aber auch die erforderlichen kantonalen Leistungen zeitnah einzufordern.

Kosten: hoch  
Involvierte: Kanton, SBB, Stadt Uster  
Zeithorizont: mittelfristig

#### **10.2.12. Stadterschliessung Süd-Ost: Moosackerstrasse (Leitung Kanton)**

Mit der Realisation der Moosackerstrasse kann das historische Zentrum von Uster-Kirchuster wesentlich vom Verkehr entlastet und aufgewertet werden. Ebenso werden Sternenplatz und Zürichstrasse entlastet, wovon der Langsamverkehr profitiert, und die Zentrumsentwicklung in Richtung Stadtpark wird gestärkt. Aufgabe der Stadt Uster ist dabei, den projektverantwortlichen Kanton zu unterstützen, aber auch die erforderlichen kantonalen Leistungen zeitnah einzufordern.

Kosten: hoch  
Involvierte: Kanton, Stadt Uster  
Zeithorizont: mittelfristig

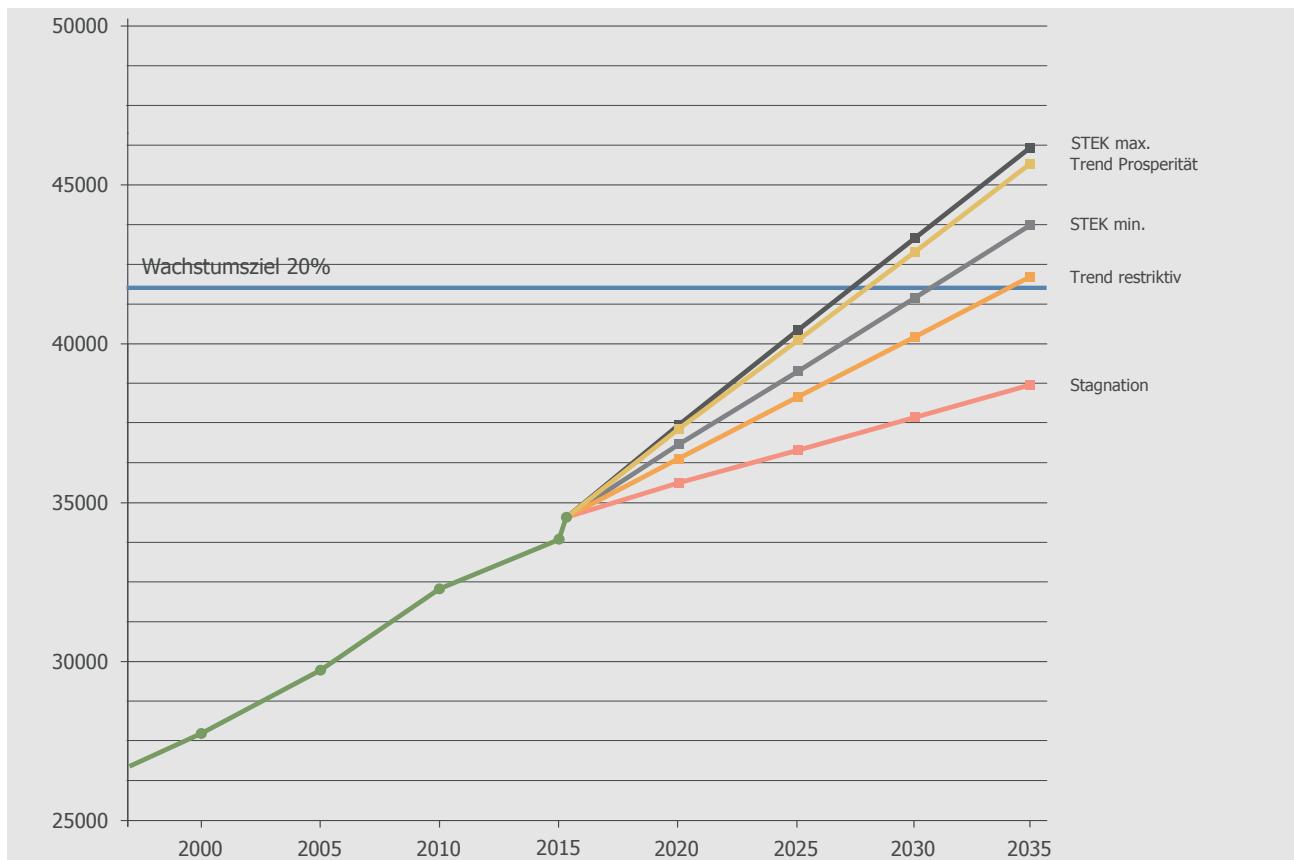
### 10.3. BEVÖLKERUNGSWACHSTUM

Das seit Jahren anhaltende Wachstum in Uster zeugt von der hohen Standortqualität der Stadt. Durch die Überbauung der letzten Baulücken im Siedlungsgebiet wird bei gleichzeitiger Verbesserung der Anbindung an die Stadt Zürich der Druck auf Entwicklungen im Bestand steigen, der Wachstumstrend in Uster wird mit hoher Wahrscheinlichkeit anhalten. Somit steigt auch der Druck auf die Entwicklung der ermittelten Potenzialgebiete. Die Stadt Uster hat jetzt die Möglichkeit, sich auf kooperative Planungsprozesse vorzubereiten.

Gemäss den groben Schätzungen (siehe Kapitel 5.1.4) ist durch die Mobilisierung der bestehenden Potenzialgebiete in Uster ein Bevölkerungszuwachs von bis zu 10000 Personen möglich. Mit welcher Geschwindigkeit sich dieses Wachstum in Uster niederschlägt, ist abhängig vom Zusammenspiel vieler Kriterien. Welche Reserven wann aktiviert werden, und in wel-

chem Ausmass, ist nur schwer vorhersehbar. Der Kanton beispielsweise rechnet mit einem sehr progressiven Prognosemodell. Die von der Stadt Uster initiierte Prognose (FPRE 2017) geht in ihrer Wachstumsprognose von einer restriktiveren Raumnutzung aus, welche langfristige Entwicklungsprozesse von Innenentwicklungspotenzialen stärker berücksichtigt (vgl. Abbildung 63).

Der Vergleich dieser Prognosen zeigt, dass ein Bevölkerungsanstieg bis 2035 auf 42000 Personen auch bei einem durch Innenentwicklung verlangsamten Wachstum erwartet werden kann. Mit dem STEK wurden die Voraussetzungen geschaffen, einerseits das Wachstum zu fördern und andererseits dessen Stadtverträglichkeit sicherzustellen. Hält das jährliche Wachstum von durchschnittlich 300 Personen pro Jahr weiter an, erfolgt die Zunahme zudem in einem kaum spürbaren Ausmass und es kann immer wieder auf sich ändernde Qualitätsanforderungen reagiert werden.



**Abbildung 63: Erwartete Bevölkerungsentwicklung bei der Umsetzung des STEK.** Durch die Kombination der im STEK skizzierten Massnahmen kann das geforderte Einwohnerwachstum von 20% erreicht werden. Quellen: FPRE 2017, STAT 2016.





# 11 AUSBLICK



# 11

# AUSBLICK

Die nachhaltige Raumplanung ist heute mehr denn je eine der grössten Herausforderungen unserer Zeit. Die Entwicklung einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt bedingt kompetente Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplaner, kann aber nicht allein durch sie erreicht werden. Lösungsansätze sind von Politik, Bevölkerung und Wirtschaft gemeinsam zu tragen. Gemeinsam erreichte Planungsergebnisse sind zu akzeptieren und möglichst zeitnah umzusetzen. Weiter braucht es Konsistenz in der Planung über Legislaturperioden hinaus. Mit dem STEK gibt sich Uster ein Leitbild, welches diese langfristige Gemeinschaftsaufgabe unterstützen soll.

Mit seinem Fokus auf zentrale Entwicklungsmöglichkeiten, welche in der Eigenkompetenz der Stadt liegen, hofft das STEK auf eine hohe Glaubwürdigkeit. Während zentrale Aufgaben im Zentrum von der Stadt angegangen werden können, bedarf es aber besonders in der Verkehrsplanung den Umsetzungswillen des Kantons Zürich, auf welchen die Stadt angewiesen ist. Die Umsetzung der übergeordneten Ziele zum Modalsplit im Besonderen kann nur gelingen, wenn auch auf den Kantsstrassen die Strassenraumgestaltung und das Temporegime angepasst werden können. Gleicher gilt für die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr, welche nicht alleine durch die Stadt getragen wird. Auch die Abstimmung des strassengebundenen Verkehrs mit dem Ausbau der S-Bahn benötigt einen wesentlichen Effort des Kantons auf seinem Strassennetz.

Das STEK erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es fokussiert auf die räumliche Entwicklung, und dies auf einer sehr konzeptionellen Ebene. Stadtentwicklung ist aber mehr als Raumplanung: Die gesellschaftliche Entwicklung, Integration, Bildung, aber auch die Entwicklung von Sport und Kultur gehören ebenso dazu wie städtebauliche und verkehrliche Aspekte. Diese Bereiche werden im STEK indirekt gestreift, indem Aussagen zu ihren räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten gemacht werden, ohne dabei auf die inhaltlichen Ansprüche dieser Entwicklungsbereiche einzugehen. Parallel zum STEK wurden deshalb mit den zuständigen Instanzen der Stadt Uster spezifische Planungen initiiert, welche sich vertieft diesen Fragestellungen widmen. Die entsprechenden Erkenntnisse werden in der zweiten Phase der kommunalen Richtplanung gebündelt und koordiniert.

Die Umsetzung des STEK beginnt unmittelbar nach seiner Festsetzung. Die Schlüsselprojekte wie das Bahnhofzentrum und das verkehrsberuhigte Zentrum starten noch im selben Jahr. Mit der Überarbeitung der kommunalen Richtplanung wird zu Beginn 2020 die zweite Phase des Projekts «Stadtraum Uster 2035» ausgelöst. Die Überarbeitung der kommunalen Nutzungsplanung ist auf 2023 angesetzt. Mit dem geplanten Abschluss der BZO-Revision 2025 liegt eine auf die kommenden Bedürfnisse ausgerichtete Nutzungsplanung vor, welche mindestens bis 2035 raumprägend sein soll.





The background image shows a street lined with large, mature trees, likely plane trees, with their characteristic white, peeling bark. The trees are dense, creating a shaded canopy over the sidewalk and street. A paved path or road curves through the scene. In the foreground, there is a dark, textured area that appears to be a shadow or a different surface material.

# 12 ANHANG

# 12

# ANHANG

## GLOSSAR

### Innenentwicklung

Nutzung von Bauland- und Flächenreserven innerhalb des Siedlungsgebietes für die räumliche Entwicklung. Innenentwicklung kann durch die Bebauung noch unbebauter Flächen im Siedlungsgebiet oder durch Verdichtungen auf bereits bebauten Arealen (z. B. durch Schliessung von Baulücken, Aufstockungen oder Umnutzungen und Umbauten) erreicht werden.

### Kantonaler Richtplan

Die Richtplanung steuert die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung des Bodens. Es wird unterschieden zwischen kantonaler, regionaler und kommunaler Richtplanung. Der kantonale und der regionale Richtplan bilden die Vorgaben für die kommunale Richt- und Nutzungsplanung. Der kantonale Richtplan ist das Planungsinstrument des Kantons Zürich zur Steuerung der nachhaltigen räumlichen Entwicklung im Kanton und zur Koordination grenzüberschreitender Raumplanung. Er definiert die Stossrichtungen, legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest und koordiniert die Bereitstellung wichtiger Infrastrukturen. Auch formuliert er die Mindestanforderungen für die regionale und kommunale Raumplanung.

### LV

Langsamverkehr. Eingeschlossen sind sämtliche Verkehrsmittel, welche aus eigener Kraft angetrieben werden. Im STEK liegt der Fokus auf dem Fuss- und Veloverkehr.

### Mehrwertausgleich

Das Mehrwertausgleichgesetz (MAG) im Kanton Zürich soll dazu beitragen, die Ziele der nachhaltigen Raumplanungsstrategie umzusetzen. Es sieht vor, Planungsungleichheiten – Wertsteigerung durch verbesserte Nutzung eines Grundstücks oder Wertminderung beispielsweise durch Auszonung von Bauland – zu mildern. Dadurch soll die bauliche Entwicklung in urbanen Gebieten gefördert und ländliche Gemeinden von Wachstum entlastet werden. Das MAG ist im Kanton Zürich in der Festsetzungsphase.

### MIV

Motorisierter Individualverkehr. Neben den Privatautos sind hier auch Lastwagen und der übrige gewerbliche Strassenverkehr gemeint.

### Nutzungsplanung

Die Nutzungsplanung regelt auf Stufe Gemeinde die zulässige Bodennutzung bezüglich Zweck, Ort und Mass parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich. Sie umfasst einen Zonenplan

und eine Bau- und Zonenordnung, welche Zweck und Mass der Nutzung in den einzelnen Zonen umschreibt. Die verbindliche Grundlage für die Nutzungsplanung stellt die kantonale Richtplanung dar. Gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) müssen Nutzungspläne periodisch, spätestens jedoch nach 15 Jahren überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben.

### Nutzungszonen

Das kommunale Baurecht regelt die räumliche Nutzung durch die Zuweisung des Baulandes zu Nutzungszenen, welche im zugehörigen Zonenplan enthalten sind. Die Bau- und Zonenordnung beschreibt unter anderem die zulässigen nutzungen und baulichen Dimensionen aller Zonen. Im Zonenplan der Stadt Uster werden Zonen für verschiedene nutzungen ausgewiesen. Dazu zählen unter anderem Wohn- sowie Wohn- und Gewerbezonen, Gewerbe- oder Industriezonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Landwirtschafts- als auch Schutz- und Freihaltezonen. Für die verschiedenen Bauzonen sind die zulässige Geschoss Höhe sowie Lärmschutzwerte festgehalten.

### Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum bezeichnet Räume des Siedlungsgebietes, die für die Öffentlichkeit frei zugänglich sind. Im engeren Sinn sind dies Strassenräume und Verkehrsflächen sowie Erholungs- und Grünräume wie Parkanlagen, Plätze oder Spielplätze. Im weiteren Sinn können darunter auch private Räume, die öffentlich zugänglich sind, verstanden werden wie Einkaufszentren, Innenhöfe oder Sportanlagen.

### ÖV

Öffentlicher Verkehr. In Uster besteht das ÖV-Angebot aus Zug, Bus und der Schifffahrt.

### Ortsplanungsrevision

Mit der Ortsplanung regeln die Gemeinden die bauliche Entwicklung ihres Siedlungsgebietes. Sie umfasst die kommunale Richtplanung und die Nutzungs-, Gestaltungs- und Erschliessungsplanung. Die Ortsplanung muss im Rahmen einer Ortsplanungsrevision periodisch, spätestens alle 15 Jahre, überprüft und an aktuelle Entwicklungen und Rahmenbedingungen angepasst werden. Damit ist sie eine der wirkungsvollsten Aufgaben der öffentlichen Hand.

### PBG ZH

Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich. Das PBG präzisiert das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) auf Kantonsebene. Es legt Ziele und Zwecke der Raumplanung im Kanton fest und umfasst, vereinfacht gesagt, die Voraussetzungen

des Bauens, der Einordnung und Gestaltung der Bauten sowie die Anforderungen an Konstruktion, Betrieb und Unterhalt. Hinzu kommen Verfahrensvorschriften.

### **Quartiere**

Die Quartiereinteilung in Uster ist historisch begründet, hat verwaltungstechnische Gründe und bildet unter anderem die Einzugsgebiete der Quartiervereine ab. Ihre Existenz wird im STEK nicht infrage gestellt. Die städtebauliche Weiterentwicklung erfolgt auf den erarbeiteten Stadtteilen.

### **RZO**

Region Zürcher Oberland. Der Zweckverband vertritt die regionalen Interessen gegenüber dem Bund und dem Kanton. Die RZO ist unter anderem verantwortlich für die regionale Richtplanung.

### **Siedlungsgebiet**

Das Siedlungsgebiet umfasst das im Rahmen einer Gemeinde überbaute Gebiet. Es umfasst Gebäude und Anlagen zum Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Einkaufen oder für die Freizeitgestaltung sowie dazugehörige Infrastrukturanlagen wie Strassen, Werke, Ver- und Entsorgungsbauten. Dem Siedlungsgebiet liegt das Baugebiet zugrunde, welches auch noch nicht bebauten Flächen beinhaltet. Nicht zum Siedlungsgebiet zählen Landwirtschaftsflächen und Naturräume wie Wälder, Auen, Felder oder grosse Gewässer (Nichtbaugebiet).

### **Stadtteile**

Räumliche, städtebaulich sinnvolle Aufteilung des Siedlungsgebietes für die bauliche Weiterentwicklung. Die Einteilung berücksichtigt die bauliche Vergangenheit, das heutige Angebot an öffentlichen Infrastrukturen und Versorgungsmöglichkeiten sowie Begegnungsorte. Neben der Einteilung der Stadt Uster (Kernstadt) in Stadtteile zählen auch die Aussenwachten dazu.

### **Standortqualität**

Zur Standortqualität werden alle Vorteile eines Standortes gezählt, die ein Standort seiner Bevölkerung als auch seinen ansässigen Unternehmen bieten kann. Oft wird hierbei auch von Standortfaktoren gesprochen. Hierzu zählen zum Beispiel der Steuerfuß, die Marktpreise für Immobilien oder das Arbeitsplatzangebot. Aus räumlicher Sicht interessieren insbesondere die Erreichbarkeit des Standortes für verschiedene Verkehrsmittel, das Mobilitätsangebot, die Erholungsqualitäten, das Ortsbild oder das bedarfsgerechte Raumangebot für verschiedene Nutzungen in den Bereichen Konsum, Freizeit, Bildung, Betreuung, Gewerbe.

### **ZPG**

Zürcher Planungsgruppe Glattal. Der regionale Planungsverband des Glattals ist das Pendant zur RZO. Die ZPG ist verantwortlich für den regionalen Richtplan des Glattals.

### **ZVV**

Zürcher Verkehrsverbund. Der ZVV ist verantwortlich für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Ihm unterliegen die ganzheitliche strategische Planung sowie die Koordination, Vermarktung und Finanzierung des ÖV-Angebots.

## **QUELLENVERZEICHNIS**

### **Fachliche Grundlagen**

Grundlage für das STEK bilden die Berichte der beauftragten Planungsteams. Auf die Angabe im Text wird verzichtet.

### **Literatur**

Amt für Verkehr, Kanton Zürich (2011): Gesamtverkehrsmodell. Bundesamt für Statistik BFS (2019): Pendlersaldo der Arbeitspendler/innen nach Städten 2013-2017 kumuliert. Tabelle BFS-Nummer su-d-40.02.11.04.31-2017.

Bundesamt für Statistik BFS (2012): Mikrozensus Verkehr 2010. Bullinger, D. 2018): Schweizer Shoppingcenter. Mehr Engagement gefragt. In: Immobilien Business – Das Schweizer Immobilien-Magazin, 05/2018, S. 14.

FPRE Fahrländer Partner Raumentwicklung AG (2017): Grundlagenstudie Stadt Uster.

Galliker, H.-R. und Ulmann, W. (2018): Uster. Vom Werden einer Agglomerationsstadt. Planungsgeschichten aus dem Zürcher Oberland. Hrsg.: Stadt Uster, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur.

GIS ZH, Kanton Zürich: [www.maps.zh.ch](http://www.maps.zh.ch)

Karn, S., Dallaflor, J., Schulze, M., Bai, C., Schwerin von, S. & Hämke, M. (2015): Freiraumnetze in Agglomerationsgemeinden. Freiraumproduktionen in sozial- und planungswissenschaftlicher Perspektive. Hochschule für Technik Rapperswil und Hochschule Luzern.

Stadt Uster (2019): Website. URL [www.uster.ch](http://www.uster.ch)

Statistisches Amt des Kantons Zürich STAT (2016): Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Kanton Zürich, Prognoselauf BP2016, Szenario «Trend ZH» (Exceldaten Juni 2016, STAT).

Statistisches Amt des Kantons Zürich STAT (2019): Gemeindeporträt Stadt Uster. URL: [https://statistik.zh.ch/internet/justiz\\_innenes/statistik/de/daten/gemeindeportraet\\_kanton\\_zuerich.html](https://statistik.zh.ch/internet/justiz_innenes/statistik/de/daten/gemeindeportraet_kanton_zuerich.html)

Swisstopo: [www.maps.geo.admin.ch](http://www.maps.geo.admin.ch) (Zugriff: 04.04.2019)

Tiefbauamt Kanton Zürich TBA (2018): Verkehrsmessstellen motorisierter Individualverkehr. Stand 13. Februar 2018. Geodaten bezogen vom kantonalen GIS [www.maps.zh.ch](http://www.maps.zh.ch).

Zürcher Verkehrsverbund ZVV (2019): Website. URL [www.zvv.ch](http://www.zvv.ch) (Zugriff 15.02.2019)

Zimmerli, J. (2019): STEK Uster 2035: Investorenbefragung. Bericht zur Investorenbefragung.

### **Planungsinstrumente, Gesetzestexte und Verordnungen**

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (2018): Beschluss des Regierungsrats vom 9. Januar 2018.

Masterplan 2050 Uster – Volketswil (2011).

Regionaler Richtplan Oberland RZO (2018): Richtplantext.  
Beschluss des Regierungsrats vom 19. Dezember 2018.  
Richtplan Kanton Zürich 2018: Richtplantext. Beschluss des  
Kantonsrats (Festsetzung) vom am 22. Oktober 2018.

Richtplan Kanton Zürich 2018: Karte Blatt Süd. Beschluss des  
Kantonsrats (Festsetzung) vom am 22. Oktober 2018.

Zonenplan Stadt Uster (1998): Vom Gemeinderat festgesetzt  
am 9. März 1998, Stand November 2008.

## MITWIRKENDE

### Steuerungsausschuss

Andreas Frei, Abteilungsleiter Bau  
Barbara Thalmann, Stadtpräsidentin  
Christian Salis, Leuzinger&Benz, Kommunikation  
Daniel Stein, Stadtschreiber  
Nadine Kaspar, Raumplanerin  
Patrick Neuhaus, Stadtplaner  
Petra Bättig, Abteilungsvorsteherin Soziales  
Stefan Feldmann, Abteilungsvorsteher Bau (Vorsitz)  
Thomas Kübler (ehem. Abteilungsvorsteher Bau)  
Werner Egli (ehem. Stadtpräsident)

### Projektleitung

Jolanda Crottogini, Verkehrsplanerin  
Nadine Kaspar, Raumplanerin  
Patrick Neuhaus, Stadtplaner  
Sonja Gäumann, Raumplanerin

### Echoraum 1

Balthasar Thalmann, SP  
Hans Keel, SVP  
Jürg Krauer, FDP  
Karin Niedermann, SP  
Markus Ehrensperger, SVP  
Meret Schneider, Grüne  
Paul Stopper, BPU  
Rolf Denzler, SVP  
Salome Schaeerer, SP  
Ursula Räuftlin, glp  
Wolfgang Harder, CVP

### Echoraum 2

Adrian Leuzinger, Ortsverein Werrikon  
Alexandra Pfister, Primarschulpflege Uster  
André Minet, Gesellschaft für Natur- und Vogelschutz  
Andrea Hassur, Kulturgemeinschaft Uster  
Andreas Dürst, Stiftung Wagerenhof  
Andreas Mühlmann, Verein Gesundheitsstadt  
Andreas Wyss, Leistungsgruppe Soziokultur  
Andy Mackenzie, Quartierverein Niederuster  
Angelo Luongo, Elternrat Schulhaus Hasenbühl – Wermatswil  
Annett Krassnitzer, Sekundarschule Uster  
Annina Bachmann, Pfadi Uster-Greifensee

Anton Ranft, Quartierverein Winikon-Gschwader  
Astrid Hauser, Quartierverein Winikon-Gschwader  
Avni Selimi, Albanischer Verein Bashkimi  
Beat Odinga, Wirtschaftsforum Uster  
Beat Hürlimann, Dorfverein Freudwil  
Bernhard Maier, Stiftung Wagerenhof  
Christian Oberle, Stadtpolizei Uster, Jugenddienst  
Daniel Dietrich, Werkheim Uster  
Daniel Ehrsam, Quartierverein Rehbüel-Hegetsberg  
Daniela Ehrsam-Tosi, Elternrat

Diana Schnyder Wirth, Jugendanimation Region Uster  
Dominic Brem, Verein Lebensqualität Uster West  
Enis Feratovic, Jugenddienst Polizei Uster  
Erika Müller, Planungsgruppe Echolot  
Ernst Fischer, Gemeindeverein Nänikon  
François With, Kulturgemeinschaft Uster  
Franz Scherrer, Quartierverein Niederuster  
Gerold Brütsch-Prevôt, GVU Gewerbeverband  
Giovanni Tosi, Quartierverein Rehbüel-Hegetsberg  
Hans Conrad Daeniker, IG Wohnbaugenossenschaften Uster  
Hanspeter Hänni, Dorfverein Freudwil  
Heinz Haag, GVU Gewerbeverband Uster  
Ivar Heule, Planungsgruppe Echolot  
Lilly Arnold, Quartierverein Rehbüel-Hegetsberg  
Lydia Brunner, Dorfverein Wermatswil  
Manuela Fried, Familienzentrum Uster  
Marc Thalmann, Quartierverein Oberuster-Nossikon  
Marion Gwerder, Herzkern

Martin Arnold, Quartierverein Rehbüel-Hegetsberg  
Martin Zürrer, Verein Lebensqualität Uster West  
Mathilde Schulte-Haller (Privatperson, Thema Alter)  
Patrick Stark, Werkheim Uster  
Peter Crestani, ProSport Uster  
Philipp Bleichenbacher, Keller Partner Bauberater AG  
Reinhard Giger, Spital Uster  
René Lüthi, Fachgruppe Energie  
Reto Büsser, Elternrat Schulhaus Hasenbühl – Wermatswil  
Roger Moos, Kulturtkommission  
Roland Iten, Planungsgruppe Echolot  
Ruth Padrutt, Jazzclub Uster  
Sandra Frauenfelder, Leistungsgruppe Standortförderung  
Sandra Hausmann, Verein Herzkern  
Sandra Ryffel, Planungsgruppe Echolot  
Silvio Foiera, Quartierverein Kirchuster  
Simon Grand, Dorfverein Wermatswil  
Stefan Reimann, Stadtbildkommission  
Thomas Altenburger, Gemeindeverein Nänikon  
Tobias Rein, Quartierverein Oberuster-Nossikon  
Urs Lüscher, Schweiz. Blinden- und Sehbehindertenverband  
Urs Schmidig, Fachkommission Sport  
Urs Wegmann, Fachkommission Sport  
Ute Schnabel-Jung, Greifensee-Stiftung  
Verena Schaufelberger, Fachkommission Pflege, Betreuung  
und Alter  
Werner Brühwiler, IG Wohnbaugenossenschaften Uster

### Kanton Zürich

Birgit Grebe, Projektleiterin Verkehrsgrundlagen, Amt für  
Verkehr

Christiane Dasen, Strategische Planung, Amt für Verkehr  
Markus Traber, Amtschef Amt für Verkehr  
Matthias Grieder, Projektleiter Gesamtverkehrsplanung,  
Amt für Verkehr  
Sacha Peter, ehem. Abteilungsleiter, Abteilung Raumplanung,  
Amt für Raumentwicklung  
Thomas Gasser, Gebietsbetreuer Richt- und Nutzungsplanung,  
Amt für Raumentwicklung  
Tobias Etter, Entwicklungsingenieur Gebiet Süd, Amt für  
Verkehr  
Wilhelm Natrup, Amtschef, Amt für Raumentwicklung

#### **Fachplaner und Experten**

Team Städtebau + Landschaft:  
Alessandra Silla, Zimraum Raum+Gesellschaft  
Daniel Kauder, yellow z  
Ingo Golz, SKK Landschaftsarchitekten  
Joëlle Zimmerli, Zimraum Raum+Gesellschaft  
Maresa Schumacher, yellow z  
Michael Koch, yellow z  
Nicolò D'Andrea, yellow z  
Raphael Aeberhard, SKK Landschaftsarchitekten  
Rebekka Weidmann, SKK Landschaftsarchitekten

#### Team Verkehr (GVK):

Camille Girod, EBP AG  
Fabienne Perret, EBP AG  
Jonas Schaufelberger, ASA AG  
Karin Bächli, EBP AG  
Urs Heuberger, ASA AG

#### Kommunikation:

Christian Salis, Leuzinger&Benz  
Simone Jenni, Leuzinger&Benz

#### Medien und Fotos:

Dario Stern, ContentMakers  
Kaspar Thalmann, KasparThalmann AG  
Klaus Hoffmann, Hoffmanns Bilder

#### **Mitwirkungsveranstaltungen**

Andreas Walker, weiterdenken  
Heinz Pfister, Pfuschi (Cartoonist)  
Markus Maibach, infras (Moderation)  
Viktor Giacobbo, Satiriker

#### Anmerkung:

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Text jeweils nur die weibliche oder männliche Form genannt, in einem hoffentlich ausgewogenen Verhältnis. Selbstverständlich sind jeweils beide Geschlechter respektive alle Menschen gemeint.





STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

# STEK

Herausgeber  
Stadt Uster  
Stadtraum und Natur  
Oberlandstrasse 78  
8610 Uster